Doc 9946
AN/481




# Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Première édition — 2011

Organisation de l'aviation civile internationale

Doc 9946
AN/481




# Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents

**Approuvé par le Secrétaire général**
**et publié sous son autorité**

**Première édition — 2011**

**Organisation de l'aviation civile internationale**

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

*Première édition, 2011*

**Doc 9946,** ***Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents***

Numéro de commande : 9946
ISBN 978-92-9231-914-4

# AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des publications de l’OACI*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l’Organisation à l’adresse suivante : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

## INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

| AMENDEMENTS | | |
|---|---|---|
| N° | Date | Inséré par |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| RECTIFICATIFS | | |
|---|---|---|
| N° | Date | Inséré par |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

# AVANT-PROPOS

Le présent manuel donne des orientations sur l'établissement et la gestion d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) et énonce les tâches et responsabilités qui incombent aux États contractants de l'OACI, à titre individuel et/ou collectif, dans le cadre de la création et de la gestion d'un système régional d'enquête sur les accidents et incidents. S'adressant aux responsables gouvernementaux de haut niveau, il met en évidence les obligations des États signataires de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), signée à Chicago le 7 décembre 1944, et donne des renseignements et des orientations sur la mise en place et la gestion d'un RAIO pour aider les États contractants à s'acquitter, en tout ou en partie, de leurs obligations en matière d'enquête sur les accidents et incidents.

*Note.— Comme le présent manuel traite des enquêtes aussi bien sur les accidents que sur les incidents, les termes « accidents » et « enquêtes sur les accidents » qui y sont utilisés s'appliquent, par souci de concision, également aux « incidents » et « enquêtes sur les incidents ».*

La Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (2008) (AIG/08), qui s'est tenue à Montréal du 13 au 18 octobre 2008, a adopté les Recommandations 6/1, 6/2, 6/3 et 6/4 relatives à la coopération régionale en matière d'enquête sur les accidents et incidents. La Recommandation 6/2, en particulier, invite instamment l'OACI à élaborer, à l'attention des États, des éléments indicatifs sur la façon de créer et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents. Le présent manuel a été élaboré en réponse à ladite Recommandation.

Conformément à la Convention, chaque État jouit d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Néanmoins, en adhérant à la Convention, les États acceptent certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer de façon sûre et ordonnée.

Le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale exige que toutes les activités d'aviation civile se déroulent conformément à des normes, procédures et pratiques d'exploitation technique minimales, agréées au niveau international. La Convention prescrit (articles 12 et 37) que les États doivent prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable de normalisation et d'harmonisation dans les règlements, règles, normes, procédures et pratiques.

De plus, en son article 26, la Convention stipule qu'il incombe à l'État dans lequel un accident d'aviation s'est produit d'ouvrir une enquête sur les circonstances de cet accident. Or, il ne peut être satisfait à cette obligation que s'il existe un organisme approprié, fonctionnel, pour mener les enquêtes sur les accidents d'aviation. L'Annexe 13 à la Convention énonce les normes et pratiques recommandées (SARP) à suivre par les États pour mener les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation en vue de satisfaire à leurs obligations découlant de l'article 26 de la Convention.

En conséquence, le présent manuel donne aux États des éléments indicatifs sur la façon de créer et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents au sein d'une région ou d'une sous-région donnée, au cas où des États souhaiteraient s'acquitter de leurs obligations en matière d'enquête sur les accidents par le biais d'un tel système.

De nombreuses initiatives destinées à aider les États à assumer leurs responsabilités ont été prises par le passé. Toutefois, dans maintes régions, plusieurs États ne sont pas encore à même de mener des enquêtes efficaces sur les accidents et incidents.

D'après les constatations du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), plusieurs États n'ont pu mettre en œuvre un système efficace d'enquête sur les accidents et incidents pour leurs activités aéronautiques. Ces constatations sont, en général, liées à un manque de ressources (humaines et financières) et, plus spécifiquement, à une absence de législations et réglementations appropriées, d'organisme d'enquête sur les accidents et incidents, de système de formation pour les enquêteurs, d'équipement pour mener les enquêtes et de politiques, procédures et lignes directrices concernant les enquêtes sur les accidents et incidents.

Un système régional d'enquête peut permettre de réaliser des économies d'échelle grâce au partage des ressources requises. De plus, en collaborant, les États contractants d'une région ou d'une sous-région peuvent avoir plus de poids sur la scène mondiale et peuvent contribuer à garantir un climat plus favorable à un système de transport aérien international plus sûr.

Il convient de noter qu'un système régional d'enquête doit être totalement impartial et être perçu comme tel. Il devrait être établi de manière à pouvoir résister aux ingérences ou pressions politiques ou autres. À cette fin, l'autorité régionale d'enquête sera instituée en tant qu'organe statutaire indépendant, séparé de l'administration de l'aviation civile. Il est essentiel qu'une autorité régionale d'enquête relève directement d'un congrès, d'un parlement ou d'un niveau ministériel du gouvernement de l'État hôte.

Bien que le présent document soit le premier manuel de l'OACI fournissant des éléments indicatifs pour la mise en place et la gestion de systèmes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents, il convient de noter que certains groupes d'États ont déjà créé un RAIO (p. ex. le Comité aéronautique inter-États représentant l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Fédération de Russie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine ; et l'Agence du Groupe de l'Accord de Banjul chargée des enquêtes sur les accidents (BAGAIA) regroupant le Cap-Vert, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Nigéria et la Sierra Leone). Un autre groupe d'États, en Amérique centrale, envisage une initiative similaire. La constitution, déjà réalisée ou en cours, de ces RAIO répond, en partie, à une volonté de tirer parti des économies d'échelle qu'une telle coopération peut offrir mais aussi de tenir compte des ressources situées dans certains États.

En Appendice 1 au présent manuel figure un accord type qui peut être utilisé par un groupe d'États pour mettre sur pied et gérer un RAIO et qui devrait être adapté, selon le cas, aux besoins des États.

Pour permettre de maintenir la pertinence et l'exactitude du présent manuel, prière de bien vouloir communiquer au Secrétaire général de l'OACI des suggestions d'améliorations du format, du contenu ou de la présentation. Les recommandations ou suggestions seront examinées attentivement et, si elles sont jugées utiles, seront incluses dans la prochaine édition de ce manuel, moyennant approbation du Secrétaire général. Des révisions régulières permettront de maintenir la pertinence et l'exactitude de ce manuel.

Prière d'adresser tout commentaire concernant le présent manuel au :

Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal (Québec) H3C 5H7
Canada

---

# TABLE DES MATIÈRES

---

# GLOSSAIRE

Lorsque les termes suivants sont utilisés dans ce manuel, ils ont la signification donnée ci-après :

***Accident.*** Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

— dans l'aéronef, ou
— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
— directement exposée au souffle des réacteurs,

*sauf* s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
— qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

*sauf* s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris des perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

*Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.*

*Note 2.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.*

*Note 3.— Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1 de l'Annexe 13.*

*Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément G à l'Annexe 13.*

***Aéronef.*** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

***Audit.*** Examen systématique et objectif du cadre aéronautique d'un État pour s'assurer qu'il observe les dispositions de la Convention de Chicago et la réglementation nationale et qu'il se conforme ou adhère aux normes et pratiques recommandées (SARP), procédures et bonnes pratiques de sécurité de l'aviation.

***Autorité de l'aviation civile.*** Instance(s) gouvernementale(s), quel que soit leur titre, directement responsable(s) de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil, techniques (navigation aérienne et sécurité de l'aviation) et économiques (aspects commerciaux du transport aérien).

***Causes.*** Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

***Compte rendu préliminaire.*** Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

***Conseiller.*** Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

***Enquête.*** Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

***Enquêteur désigné.*** Personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

*Note.— Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions d'enquêteur désigné à une commission ou autre groupe de personnes.*

***Enregistreur de bord.*** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

*Note.— Les Parties 1, 2 et 3 de l'Annexe 6 contiennent des spécifications relatives aux enregistreurs de bord.*

***État de conception.*** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

***État de construction.*** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

***État de l'exploitant.*** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

***État d'immatriculation.*** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

*Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé* Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international *(Doc 9587).*

***État d'occurrence.*** État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

***Exploitant.*** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

***Incident.*** Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

*Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C à l'Annexe 13.*

***Incident grave.*** Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

*Note 1.— La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.*

*Note 2.— Le Supplément C à l'Annexe 13 donne des exemples d'incidents graves.*

***Masse maximale.*** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

***Programme national de sécurité.*** Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

***Recommandation de sécurité.*** Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

***Représentant accrédité.*** Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Lorsque l'État a établi un service d'enquête sur les accidents, le représentant accrédité désigné proviendra normalement de ce service.

***Vol d'aviation générale.*** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

---

# LISTE D'ABRÉVIATIONS

| | |
|---|---|
| AAC | Autorité de l'aviation civile |
| ADREP | Système de comptes rendus d'accident/incident |
| AIG/08 | Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (2008) |
| ATS | Services de la circulation aérienne |
| CEO | Directeur général |
| COO | Directeur de l'exploitation |
| GASP | Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde |
| GASR | Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde |
| IIC | Enquêteur désigné |
| OACI | Organisation de l'aviation civile internationale |
| PDI | Plan de développement individuel |
| PNS | Programme national de sécurité |
| RAIO | Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents |
| SARP | Normes et pratiques recommandées |
| SDCPS | Systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité |
| TAC | Coordinateur de la formation et du soutien administratif |
| TCB | Direction de la coopération technique |
| USOAP | Programme universel d'audits de supervision de la sécurité |

# PUBLICATIONS DE L'OACI

*(citées en référence dans le présent manuel)*

Les documents ci-après de l'OACI, qui sont cités en référence dans le présent manuel, donnent des indications supplémentaires pour la mise en place et la gestion d'un système régional d'enquête sur les accidents et incidents ainsi que pour l'organisation, la planification, les enquêtes et les comptes rendus d'accidents et incidents, dans le respect des dispositions de l'Annexe 13.

**Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale**

Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

**Manuels**

*Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859)

*Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984)

*Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137)
5e Partie — *Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés*

*Manuel d'instruction sur les facteurs humains* (Doc 9683)

*Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation* (Doc 6920), qui sera, à terme, totalement remplacé par le Doc 9756

*Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756)
Partie I — *Organisation et planification*
Partie II — *Procédures et listes de vérification* (à paraître)
Partie III — *Investigations techniques* (à paraître)
Partie IV — *Communication des résultats*

**Circulaires**

*Dangers des lieux d'accidents d'aviation* (Cir 315)

*Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation* (Cir 298)

*Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Cir 285)

# Chapitre 1

# INTRODUCTION

## 1.1 OBJET DE CE MANUEL

1.1.1 Le présent manuel vise à donner des indications aux États qui souhaitent constituer un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents.

1.1.2 Ce manuel se veut attentif à la Recommandation 6/2 de l'AIG/08, qui invite instamment l'OACI à élaborer des éléments indicatifs à l'attention des États sur la façon d'établir et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents.

## 1.2 À PROPOS DE CE MANUEL

1.2.1 Le présent manuel décrit les obligations et responsabilités des États en matière d'enquête sur les accidents et donne des indications que peuvent utiliser des groupes d'États pour créer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents.

1.2.2 Afin de donner des orientations complètes et utiles sur l'établissement et la gestion d'un système régional d'enquête sur les accidents et incidents, nous présentons au Chapitre 3 la structure organisationnelle d'un RAIO type, de même que des éléments indicatifs et explications écrits. Les États sont invités à mettre en place une structure autonome de ce type, capable d'assumer leurs responsabilités individuelles en matière d'enquête sur les accidents et incidents.

---

# Chapitre 2

# NÉCESSITÉ DE CRÉER UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

## 2.1 CONTEXTE

2.1.1 La Convention de Chicago et ses Annexes attribuent la responsabilité de la sécurité de l'aviation aux différents États. En son article 26, la Convention stipule spécifiquement (partim) : « ... l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. »

2.1.2 Les audits USOAP ont révélé que beaucoup d'États ne disposent pas des ressources nécessaires pour enquêter sur toute la gamme des accidents et incidents d'aviation et pour mener à bien des analyses exhaustives des données reçues sur les accidents et incidents. Pour ces États, l'établissement d'un RAIO ou la création d'un groupe régional d'enquêteurs qualifiés peut être la seule solution pour parvenir à une mise en œuvre efficace d'un système d'enquête et de prévention.

2.1.3 Lorsqu'un accident majeur s'est produit dans un État qui n'a pas les ressources nécessaires pour effectuer les investigations, d'autres États intéressés (p. ex. l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception ou l'État de construction) peuvent apporter leur aide et leur soutien à l'État d'occurrence. Toutefois, aide et soutien, tels que la délégation de tout ou partie de l'enquête à un autre État, ne libèrent nullement l'État d'occurrence de sa responsabilité d'ouvrir une enquête et de rédiger un rapport final sur cette enquête. De même, nombre d'États n'ont pas la capacité d'enquêter sur des accidents ou incidents mineurs dans le respect de l'Annexe 13. Pour beaucoup, la création d'un RAIO peut être la seule option raisonnable pour permettre l'instauration d'un système efficace d'enquête et de prévention des accidents et incidents, qui satisfasse aux obligations des États.

## 2.2 STRATÉGIE POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

2.2.1 Tout gouvernement, en association avec le secteur aéronautique de l'État concerné, doit s'engager, au plus haut niveau, à fournir un système d'aviation civile sûr. Des accords mis en œuvre entre un groupe d'États d'une région contribueront à une affectation plus rentable et efficiente des ressources pour atteindre les objectifs mutuels de répondre aux exigences de l'OACI, en particulier de l'Annexe 13.

2.2.2 L'adoption d'une stratégie pour établir un RAIO répondrait, entre autres, aux motifs suivants :

a) éliminer les chevauchements d'efforts en mettant en commun les ressources humaines, techniques et financières ;

b) réaliser des économies d'échelle engendrant efficacité et efficience ;

c) faire preuve, en tant qu'organisation régionale responsable, d'une meilleure solidarité régionale ;

d) permettre à des enquêteurs de la région d'acquérir plus rapidement de l'expérience ;

e) faciliter le recrutement et la fidélisation d'enquêteurs par les États ;

f) contribuer à atteindre l'indépendance des enquêtes.

## 2.3 STRATÉGIE : OBLIGATIONS ET CONDITIONS PRÉALABLES

2.3.1 Il est important que les États qui souhaitent créer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents formulent une stratégie clairement définie en termes de but, d'objectifs, d'activités, d'extrants, d'indicateurs de résultats, de durée et de résultats escomptés. L'accord type qui figure à l'Appendice 1 du présent manuel donne aux États des indications sur les éléments à envisager lors de l'établissement d'un RAIO.

2.3.2 Une analyse exhaustive de la nécessité d'établir un RAIO et des procédures à suivre pour gérer ce dernier mèneront à la conception et à la mise en œuvre d'une stratégie efficace. Cette stratégie devrait envisager un système de surveillance de l'efficacité de la mise en œuvre et de la gestion, tel que des indicateurs de performance clairement définis. En général, les indicateurs de performance tiendront compte de tous les accidents et incidents ayant fait l'objet d'une enquête et des rapports publiés, conformément aux dispositions de l'Annexe 13, ainsi que de la collecte, de l'analyse et du partage des données sur les accidents et incidents.

2.3.3 Avant d'établir un système régional d'enquête sur les accidents et incidents, il faut s'assurer que les États membres sont résolus à pleinement soutenir le RAIO dans tous ses aspects, y compris l'adoption de politiques et procédures conjointes et l'affectation de financements appropriés pour les enquêtes sur les accidents et incidents.

2.3.4 Tous les États membres d'un RAIO doivent veiller à avoir mis en place un programme national de sécurité (PNS) conforme aux indications et au cadre fournis dans le Supplément F à l'Annexe 13, qui stipule, entre autres, que les États devraient maintenir l'indépendance de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents par rapport à d'autres instances de l'aviation.

## 2.4 RESPONSABILITÉ DES ÉTATS CONTRACTANTS ET RÔLE DES GOUVERNEMENTS

***Responsabilité des États contractants***

2.4.1 La majorité des articles de la Convention de Chicago fixent les droits et obligations de tous les États contractants et prévoient l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) internationales destinées à réglementer le transport aérien international. Cette Convention réitère le principe fondamental que chaque État jouit d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

2.4.2 Depuis la signature de la Convention de Chicago, la principale réalisation technique de l'OACI a été l'accord des États contractants sur le niveau de normalisation requis pour assurer l'exploitation de services aériens sûrs, efficaces et réguliers. La normalisation a été réalisée principalement par l'adoption de dix-huit Annexes à la Convention de Chicago, qui couvrent tout le spectre des activités de l'aviation civile.

2.4.3 Les États sont censés appliquer et mettre en œuvre les SARP contenues dans les Annexes à la Convention en adoptant des réglementations nationales. L'article 12 de la Convention de Chicago est très explicite à cet égard.

2.4.4 L'article 38 de la Convention précise que tout État qui :

a) estime ne pouvoir se conformer à l'une quelconque des normes ou procédures internationales,

b) ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée,

c) ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant de celles qui sont établies par une norme internationale,

notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

2.4.5 La responsabilité des États qui découle de la Convention inclut les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Pour assurer l'exploitation de vols internationaux et mondiaux, il est fondamental de veiller à ce que cette responsabilité soit assumée de la manière la plus efficace possible. La base de cette responsabilité est ancrée dans l'article 26 de la Convention.

2.4.6 L'Annexe 13 à la Convention de Chicago et d'autres documents connexes de l'OACI, en particulier le *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756), contiennent des SARP et des éléments indicatifs qui permettent aux États de satisfaire à leurs obligations en matière d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation.

***Rôle des gouvernements***

2.4.7 Les audits USOAP menés par l'OACI ont révélé que beaucoup d'États ne disposent pas des ressources nécessaires, en termes tant de financement que de personnel qualifié, pour enquêter sur toute la gamme des accidents et incidents d'aviation et pour mener à bien des analyses exhaustives des données reçues sur les accidents et incidents. À cet égard, les gouvernements doivent reconnaître le rôle crucial que l'aviation civile joue dans l'ensemble de l'économie de leurs États respectifs et doivent donner au système national d'aviation civile, y compris au système d'enquête sur les accidents et incidents, le financement et le soutien nécessaires.

2.4.8 Les gouvernements devraient promouvoir les industries et activités aéronautiques locales dans la région, par le biais d'une coopération régionale. La coopération dans ce domaine n'entraîne, dans le chef des gouvernements, aucun abandon de leur souveraineté, de leur autorité ou de leurs responsabilités. Toutefois, la participation à un arrangement régional peut constituer, pour un État, un moyen efficace et efficient d'atteindre le niveau souhaité d'enquête sur les accidents et incidents.

2.4.9 Les gouvernements devraient aussi veiller à maintenir une séparation claire entre l'organisme chargé des enquêtes sur les accidents et incidents et les autorités nationales de l'aviation civile chargées de la réglementation et de la supervision de la sécurité du système de l'aviation civile. (De plus amples informations sur l'indépendance sont données au Chapitre 3, § 3.5.) À cet égard, on entend par « indépendance », le fait que l'organisme d'enquête doive être, sur le plan fonctionnel, indépendant de tout organisme, en particulier de l'autorité de l'aviation civile de l'État, dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec les tâches confiées à l'autorité d'enquête. Une telle « indépendance » renforce la crédibilité de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents et prévient des conflits d'intérêts réels ou perçus. Cette « indépendance » n'exclut pas pour autant la possibilité pour l'organisme d'enquête d'être soumis à une surveillance administrative et de devoir rendre compte à un ministre ou à un ministère du gouvernement (ou au parlement), en matière de finances, d'administration, de politiques et de méthodes de travail, autant d'aspects qui devraient être transparents.

2.4.10 Les gouvernements devraient consentir les investissements nécessaires pour garantir que les moyens et ressources requis soient disponibles afin de permettre à un RAIO d'accomplir sa mission de respect des SARP internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents. Le Chapitre 4 donne des précisions concernant le financement d'un RAIO.

———————————

# Chapitre 3

# ÉTABLISSEMENT ET GESTION D'UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

## 3.1 GÉNÉRALITÉS

En tant qu'États contractants de l'OACI, les États participant à l'établissement d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents devraient accepter des obligations spécifiques concernant la mise en œuvre de SARP agréées au niveau international. Dans chaque État participant, l'organisme chargé des enquêtes sur les accidents et incidents devrait être responsable d'assurer le respect des obligations internationales découlant de la Convention de Chicago. Ces obligations comprennent l'établissement et la mise en œuvre des normes, procédures, installations et services nécessaires pour mener des enquêtes sur les accidents et incidents conformément aux SARP internationales.

## 3.2 ÉTABLISSEMENT D'UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

3.2.1 La participation d'un nombre minimum d'États membres est requise pour garantir que la mise en place d'un RAIO soit à la fois réaliste et faisable. Une des options possibles pour établir un organisme de ce type est de conclure un accord régional en signant un protocole d'accord ou un protocole de coopération. Le texte de cet accord devrait souligner la nécessité de coordonner et harmoniser les principes, règles et procédures à suivre pour mener des enquêtes efficaces sur les accidents et incidents dans chacun des États membres en tirant parti des opportunités que présente la mise en commun des ressources et des savoir-faire.

3.2.2 Le texte de l'accord (voir Appendice 1, Accord type) devrait comporter des articles qui encouragent et facilitent la mise en place d'un RAIO conçu pour permettre aux États membres d'assumer leurs responsabilités d'enquête sur les accidents et incidents conformément aux dispositions de sécurité de la Convention de Chicago et de ses Annexes. Pour assurer la réussite de cet organisme régional, il faut que les États membres s'engagent à participer pleinement à toutes ses activités.

3.2.3 Outre la définition du statut juridique du RAIO, le document de l'accord devrait souligner plusieurs aspects et objectifs qui permettront à l'organisme d'être efficace, notamment :

a) Les procédures organisationnelles et opérationnelles du RAIO devraient être définies et présentées dans un règlement interne approuvé et dans un manuel des politiques et procédures techniques internes dont les États membres devront convenir.

b) Le RAIO devrait être capable de recommander des mesures nécessaires et de fournir une assistance technique pour permettre à des États membres de surmonter les déficiences identifiées par les audits USOAP de l'OACI et par d'autres audits.

c) Le RAIO devrait élaborer et adopter des réglementations techniques et opérationnelles, conformément aux SARP de l'OACI, pour assurer une conduite uniforme des enquêtes sur les accidents et incidents.

d) Le RAIO devrait instaurer un système pour amender ses réglementations et procédures opérationnelles afin de les rendre compatibles avec les amendements apportés aux dispositions pertinentes des Annexes.

e) Sur la base de réglementations, politiques et procédures communément adoptées, le RAIO devrait être en mesure de fournir aux États membres l'aide requise pour les enquêtes sur les accidents et incidents.

3.2.4 Pour assurer une mise en œuvre efficace du RAIO et une participation effective à celui-ci, les États membres devraient honorer leurs engagements et obligations découlant de l'accord signé en fournissant les informations qui permettraient au RAIO :

a) d'informer les États membres du statut de la sécurité afin d'adopter les mesures appropriées en matière de sécurité ;

b) de demander aux États membres de prendre des mesures appropriées pour combler les lacunes repérées par les audits USOAP de l'OACI et par d'autres audits ;

c) de veiller à ce que les membres du Conseil d'administration et le personnel technique affecté au RAIO ne sollicitent ni ne reçoivent d'instructions concernant l'exécution de leurs tâches de toute autorité autre que celle du RAIO, conformément aux règles établies et sur la base des réglementations, politiques et procédures approuvées du RAIO. Ainsi, le RAIO sera en mesure de mener des enquêtes indépendantes.

3.2.5 L'État hôte devrait soutenir le travail du RAIO en facilitant un fonctionnement sans accrocs, y compris en donnant les autorisations, approbations, permis et le soutien logistique requis pour l'exécution des activités du RAIO.

3.2.6 Les États membres devraient fournir le soutien nécessaire pour garantir le fonctionnement efficace de l'organisme et la réalisation de ses objectifs et devraient aussi honorer les obligations financières établies par l'accord signé.

3.2.7 La structure organisationnelle du RAIO devrait reposer sur une base juridique. Par conséquent, ses composantes et les fonctions principales de ses agents devraient être fixées dans l'accord conclu. La Figure 3-1 présente un exemple de structure organisationnelle d'un RAIO type. Les tâches et responsabilités des agents sont décrites en détail au § 3.9.

## 3.3 QUALIFICATIONS DES AGENTS DU RAIO

Le Président aura, de préférence, un minimum de cinq ans d'expérience en tant qu'enquêteur sur les accidents d'aviation et une expérience d'enquêteur désigné (IIC). Les membres du Conseil d'administration auront, de préférence, un minimum de cinq ans d'expérience à un poste technique dans le secteur de l'aviation. L'enquêteur principal/en chef aura, de préférence, au minimum dix ans d'expérience dans le secteur de l'aviation et cinq ans d'expérience en tant qu'enquêteur, ainsi qu'une expérience en tant qu'IIC pour la gestion des enquêtes sur les accidents et incidents. Le TAC aura, de préférence, un minimum de cinq ans d'expérience en tant que directeur chargé des aspects liés à la formation et à l'administration. Si les tâches du TAC sont réparties entre deux postes, les deux individus devront, de préférence, avoir cinq ans d'expérience dans leurs domaines de spécialisation respectifs. Les enquêteurs affectés au RAIO auront, de préférence, cinq ans d'expérience dans le secteur de l'aviation ainsi qu'une formation spécifique aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Le Chapitre 6 donne des indications détaillées sur la formation du personnel du RAIO, y compris sur les exigences relatives à la documentation de l'expérience et de la formation.

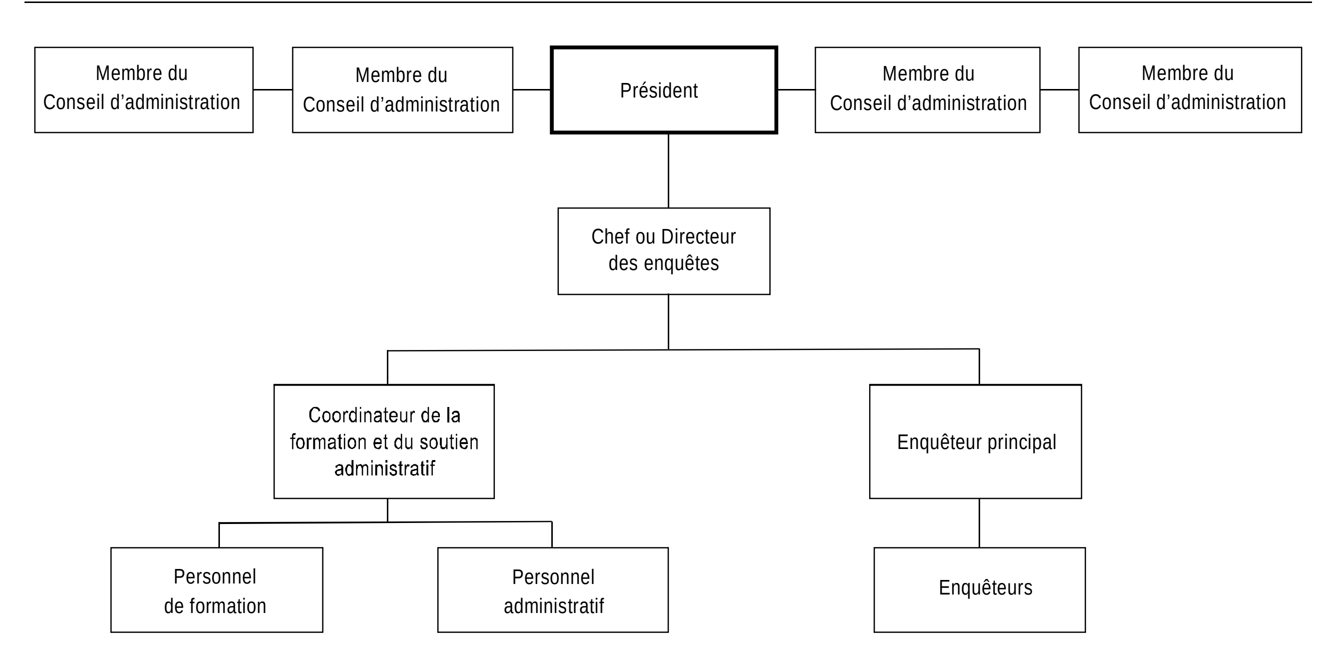



**Figure 3-1. Structure organisationnelle type d'un RAIO**

## 3.4 CADRE JURIDIQUE

3.4.1 Pour donner au RAIO proposé un cadre juridique adéquat, il faut conclure un accord acceptable pour tous les États intéressés qui réponde à leurs besoins communs d'enquête sur les accidents et incidents. Différentes approches sont possibles, selon le but et les objectifs des États membres :

a) Les États membres peuvent choisir d'établir légalement un RAIO au moyen d'une conférence diplomatique réunissant des responsables gouvernementaux de haut niveau, qui conviennent de la création d'une charte constitutive pour un RAIO. Cette charte devrait décrire clairement les exigences en termes d'engagement, de dévouement, de fonctions et de responsabilités des États membres dans la mise en œuvre et la continuité du RAIO. L'organisme créé en vertu de cette charte constitutive peut être limité à un rôle de supervision, les États membres gardant la conduite des enquêtes proprement dites. Ou bien, les États membres peuvent déléguer à cet organisme la tâche de mener les enquêtes, en tout ou en partie, en leur nom. De plus, cette charte peut être élaborée de manière à permettre un transfert progressif de fonctions au RAIO. L'accord conclu devrait clairement préciser les États membres et les rôles et responsabilités du RAIO.

b) Quelle que soit l'étendue des fonctions transférées au RAIO par les services pertinents des États membres chargés des enquêtes sur les accidents et incidents, l'accord devrait prévoir l'élaboration et l'approbation de règles, politiques et procédures communes normalisées pour les enquêtes sur les accidents et incidents. Toutefois, le transfert de ces responsabilités n'exonère en rien les États de leurs obligations d'enquête sur les accidents et incidents découlant de la Convention de Chicago.

*Note.— Les États d'une région peuvent se limiter à convenir d'améliorer la collaboration entre leurs services respectifs d'enquête sur les accidents et incidents, en termes de compatibilité des réglementations et de fourniture d'une assistance technique. Bien que ce type d'arrangement puisse contribuer à renforcer la sécurité dans la région, il ne constitue pas une création d'un RAIO telle que préconisée dans le présent manuel.*

3.4.2 Dans l'un ou l'autre cas cité au § 3.4.1, alinéa a) ou b), il faut surtout et avant tout veiller à ce que le RAIO soit établi sur une base juridique qui indique clairement son statut juridique et le niveau de ses responsabilités au sein des États membres.

3.4.3 Un des instruments juridiques à la disposition des États est le protocole d'accord ou le protocole de coopération. Dans la pratique, il n'y a guère de différence entre l'un et l'autre ; ce qui compte, ce sont les pouvoirs que les États membres confèrent à l'organisme régional. Certains États ont utilisé une lettre d'intention. Le statut juridique de l'organisme régional, en ce compris l'étendue de ses tâches et de ses pouvoirs, devrait être clairement déterminé et explicité dans le document de l'accord. Certains États peuvent choisir d'utiliser d'autres arrangements pour définir les tâches du RAIO.

3.4.4 L'accord devrait en outre définir le rôle et la responsabilité de chacun des États membres par rapport au RAIO. Les points suivants et d'autres questions similaires devraient être clairement abordés durant la phase initiale de définition du statut juridique de l'organisme régional :

a) dans quelle mesure l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents d'un État participe-t-il aux activités du RAIO ;

b) le RAIO mènera-t-il ses activités sur la base des réglementations nationales d'un État membre ou de réglementations communes, promulguées et appliquées de manière uniforme par tous les États membres ;

c) s'il n'est pas envisagé de promulguer des réglementations communes, l'accord devrait définir clairement comment le RAIO va concilier les différences éventuelles entre les réglementations des États membres et les SARP internationales ;

d) quel sera le rôle des enquêteurs sur les accidents et incidents pendant la conduite d'une enquête par le RAIO ;

e) quelle entité (RAIO ou service d'enquête des États membres) sera chargée des procédures de notification et de compte rendu liées aux accidents/incidents, telles qu'énoncées dans l'Annexe 13, y compris de la notification initiale, du compte rendu préliminaire, du rapport ADREP et du rapport final ;

f) quel type de supervision du RAIO sera effectué par les États membres pour garantir que chaque État membre s'acquitte de ses obligations découlant de la Convention.

3.4.5 L'accord instituant le RAIO doit être enregistré auprès de l'OACI, comme le stipule l'article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

## 3.5 INDÉPENDANCE

3.5.1 Conformément au Doc 9756, Partie I — *Organisation et planification*, une autorité d'enquête sur les accidents (agence, commission, conseil ou autre instance) doit être strictement objective et totalement impartiale et doit aussi être perçue comme telle. Elle doit être capable de mener des enquêtes d'une façon indépendante qui puisse résister aux pressions ou ingérences politiques ou autres. Voici d'autres textes de référence sur ce point :

a) Conformément à l'Annexe 13, Chapitre 3, § 3.1 — Objectif de l'enquête :

« L'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. »

b) Conformément à l'Annexe 13, Chapitre 5, § 5.4 :

« Le service d'enquête sur les accidents pourra mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions... »

c) Conformément à l'Annexe 13, Chapitre 5, § 5.4.1 :

« Toute enquête réalisée conformément aux dispositions de la présente Annexe sera distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités. »

*Note.— La distinction peut se faire en confiant l'enquête menée au titre de l'Annexe 13 au RAIO, représentant les services d'enquête sur les accidents des États membres, et toutes actions judiciaires ou administratives à d'autres experts compétents, en tenant compte de la nécessité de coordonner ces enquêtes distinctes.*

d) Conformément à l'Annexe 13, Chapitre 5, § 5.4.3 :

« **Recommandation.—** *Il est recommandé que les États veillent à ce que toute enquête menée au titre des dispositions de la présente Annexe puisse accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve et ne soit pas gênée par des enquêtes ou des procédures judiciaires ou administratives.* »

*Note.— On peut respecter l'intention de cette recommandation au moyen d'une mesure législative, de protocoles ou d'accords entre les autorités du RAIO et les autorités judiciaires.*

3.5.2 Les Figures 3-2 et 3-3 illustrent comment certains États organisent leurs services d'enquête sur les accidents pour répondre aux exigences d'« indépendance » de l'Annexe 13 et du Doc 9756. La Figure 3-2 présente une organisation complexe où le Président et les membres du Conseil d'administration, qui ne sont normalement pas des enquêteurs, sont désignés par le monde politique. La Figure 3-3 montre une organisation plus simple, sans conseil d'administration. Ce type d'organisation est le plus souvent dirigé par un enquêteur expérimenté. Il convient de noter que, dans les deux cas, les obligations redditionnelles vis-à-vis du Parlement, du Congrès ou d'un ministre spécifique sont purement administratives et les organismes sont totalement séparés de toute autorité de réglementation/ supervision de la sécurité et de toute autorité judiciaire. Nous attirons l'attention sur le § 3.2.4, alinéa c), qui vise à garantir que les responsables du RAIO (p. ex. les membres du Conseil d'administration, le personnel technique) mènent des enquêtes en toute indépendance.

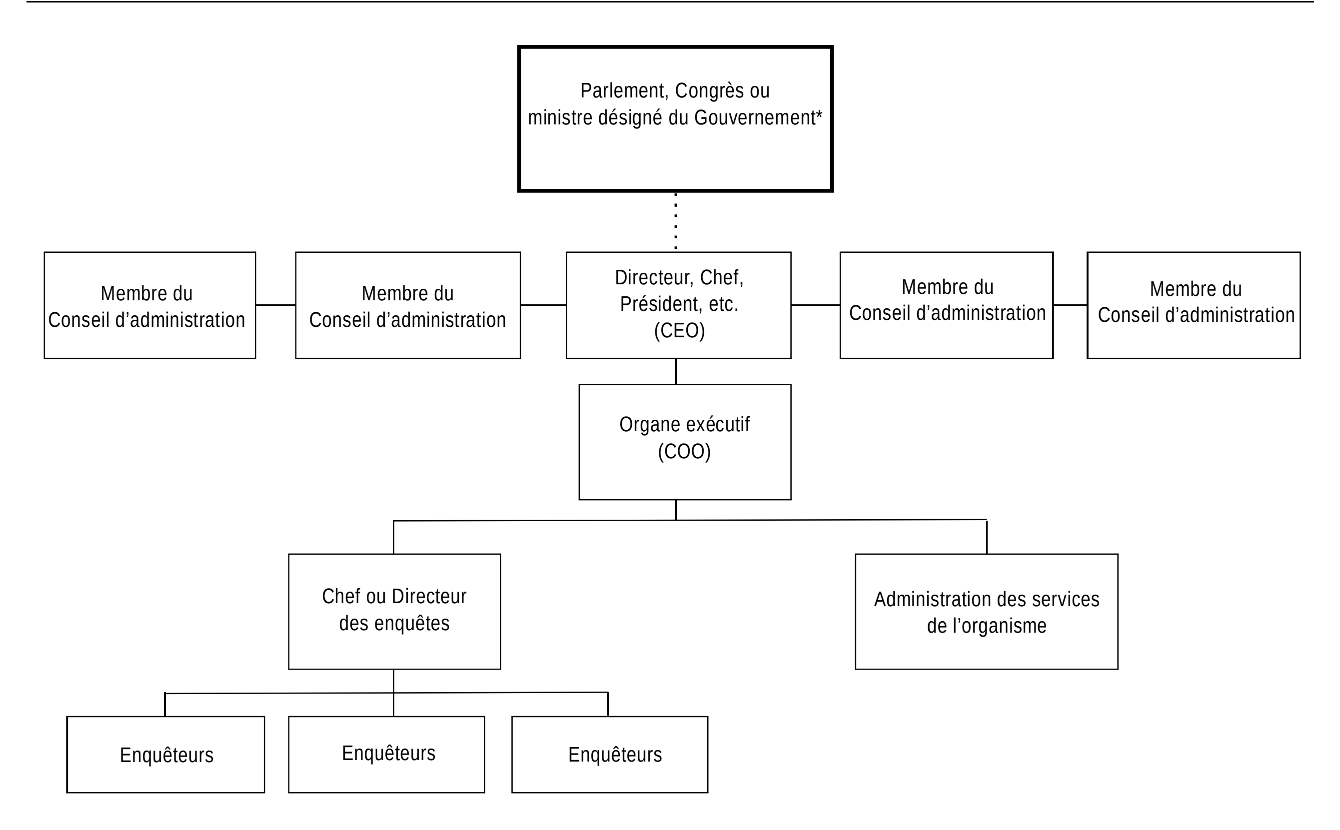
## 3.6 OBJECTIFS STRATÉGIQUES

3.6.1 Le RAIO a pour principal objectif d'aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations et responsabilités en matière d'enquête sur les accidents et incidents découlant de la Convention de Chicago, de ses Annexes et d'autres procédures et pratiques relatives à la sécurité.

3.6.2 Pour assurer une réalisation efficace de cet objectif principal du RAIO, les États membres devront :

a) entreprendre les démarches nécessaires pour élaborer et promulguer des règles, politiques et procédures communes pour les enquêtes sur les accidents et incidents ;

b) participer aux activités du RAIO en vue d'aider d'autres États membres à mener des enquêtes sur les accidents et incidents ;




* L'organisme d'enquête ne devrait pas relever du ministre chargé de la réglementation et/ou de la supervision de la sécurité de l'aviation civile de l'État ni ne devrait rendre compte au pouvoir judiciaire.

**Figure 3-2. Exemple de structure organisationnelle complexe**

c) élaborer et organiser un programme régional de formation pour le personnel technique des États membres, y compris des cours et des séminaires/ateliers axés sur la compréhension et la mise en œuvre des règles, politiques et procédures communes d'enquête sur les accidents ;

d) contribuer à maintenir un système de transport aérien sûr, efficient et rentable en tant que moyen de soutenir le développement social, économique et culturel de la région.

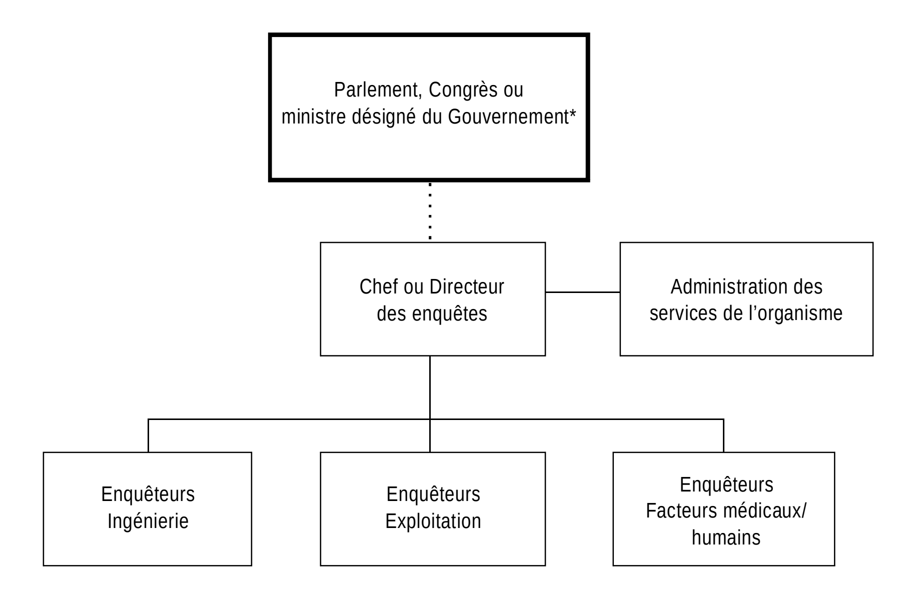
3.6.3 Le RAIO peut poursuivre des objectifs supplémentaires, notamment :

a) renforcer le cadre institutionnel régional pour la sécurité de l'aviation et contribuer à l'élaboration d'un cadre réglementaire harmonisé pour la région ;

b) promouvoir une approche systémique globale de la conduite des activités d'enquête sur les accidents et incidents, en se concentrant sur la mise en œuvre efficace des SARP pertinentes ;

c) élaborer un système d'information en vue de faciliter l'accès aux renseignements cruciaux liés à la sécurité au sein de la région, en tenant compte des éléments indicatifs mentionnés dans le Supplément E à l'Annexe 13 au sujet de la protection des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS) ;

d) agir en tant que dépositaire des données des enquêtes sur les accidents et incidents ;




* L'organisme d'enquête ne devrait pas relever du ministre chargé de la réglementation et/ou de la supervision de la sécurité de l'aviation civile de l'État ni ne devrait rendre compte au pouvoir judiciaire.

**Figure 3-3. Exemple de structure organisationnelle simple**

e) traiter et assurer le suivi des recommandations de sécurité, tant publiées que reçues.

3.6.4 Il convient de noter que le soutien de l'OACI à une initiative régionale s'appuie sur :

a) des objectifs stratégiques bien définis et documentés, à l'élaboration desquels les organismes chargés des accidents et des incidents auront participé activement ;

b) un engagement ferme des gouvernements bénéficiaires en faveur du concept de système régional d'enquête sur les accidents et incidents ;

c) une certaine assurance quant à la viabilité et à la durabilité du système à mettre en place.

## 3.7 RÔLE DE L'OACI

L'OACI peut, si nécessaire, apporter une aide aux États pour la mise en place et la gestion d'un RAIO. Le Chapitre 4 donne plus de détails sur cette aide.

## 3.8 RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISMES LIÉS À L'AVIATION

3.8.1 Après avoir décidé d'établir un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, les États membres peuvent nouer, avec d'autres organismes régionaux et internationaux liés à l'aviation, une coopération dans les matières suivantes, sans toutefois s'y limiter :

a) lois et réglementations ;

b) événements et réunions internationaux ;

c) aide pour localiser des ressources financières ;

d) formation du personnel technique et administratif ;

e) identification de domaines d'intérêt commun.

3.8.2 Lorsqu'ils mettent en place un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, les États membres peuvent entamer différents niveaux de consultation et établir et entretenir des relations permanentes avec d'autres organismes liés à l'aviation via :

a) l'échange de lettres et de documents ;

b) des visites mutuelles ;

c) des invitations à assister à des réunions ;

d) une consultation et une coordination.

## 3.9 TÂCHES ET RESPONSABILITÉS D'UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

3.9.1 Le RAIO devrait avoir un mandat clairement défini, qui devrait être inclus dans le texte de l'accord. Ce mandat dépendra de l'étendue des tâches et responsabilités que les États membres ont convenu d'attribuer au RAIO, à savoir simplement assurer une supervision des enquêtes des États ou mener réellement les enquêtes, en tout ou en partie, au nom des États membres. De plus, il devrait prévoir l'offre de conseils et d'assistance aux États membres. Le mandat devrait aussi contenir des éléments visant à permettre aux États membres de mettre en place un organisme efficace et efficient d'enquête sur les accidents et incidents, qui réponde aux exigences internationales.

3.9.2 Le mandat devrait aussi prévoir la mise en œuvre de règles, normes, procédures et documentations communes, liées à la normalisation des processus et procédures d'enquête sur les accidents et incidents.

## 3.10 STRUCTURE ORGANISATIONNELLE D'UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

### 3.10.1 Généralités

3.10.1.1 L'établissement et la gestion d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents devraient reposer sur la participation et l'engagement des services d'enquête sur les accidents et incidents des États membres. Avant que cet organisme ne devienne pleinement fonctionnel, il faudrait en définir clairement le but ultime, les objectifs, les activités, les extrants, les indicateurs de résultats et la durée.

3.10.1.2 Quelles que soient la taille et la portée des activités aéronautiques des États membres, chaque État membre doit désigner un « Directeur » ou « Chef » des enquêtes, ou une fonction similaire, ayant mandat pour les matières liées aux enquêtes sur les accidents et incidents au sein de chaque État, en gardant à l'esprit qu'un organisme/ responsable chargé des enquêtes sur les accidents et incidents doit être fonctionnellement distinct (indépendant) de l'organisme de l'aviation civile chargé de la réglementation et de la supervision de la sécurité au sein de l'État.

3.10.1.3 Les États souhaiteront peut-être commencer par une structure de base pour le RAIO, qui pourra ensuite se développer en un organisme plus complexe. Le rythme d'évolution peut dépendre du succès ou de l'échec des efforts consentis par les États pour respecter les objectifs définis pour le système régional proposé et de leur intérêt à satisfaire à la demande d'un processus décisionnel efficace, indispensable pour la mise en place et la gestion d'un système régional efficace et solide d'enquête sur les accidents et incidents.

3.10.1.4 Dans un RAIO de base, le service national d'enquête sur les accidents et incidents conserve la pleine responsabilité des activités d'enquête au niveau national, tandis que le RAIO élabore et fournit des règles, politiques et procédures communes normalisées pour les enquêtes sur les accidents et incidents, assure la supervision de la mise en œuvre de ces exigences et fournit des conseils, des orientations et une assistance aux États membres.

3.10.1.5 Dans un organisme régional plus complexe, le service national d'enquête sur les accidents pourrait déléguer tout ou partie de ses fonctions et responsabilités en matière d'enquête sur les accidents et incidents au RAIO, qui mènerait les enquêtes proprement dites au nom des États membres. De telles enquêtes reposeraient sur des règles, politiques et procédures régionales communes, tandis que les États membres conserveraient la responsabilité de la supervision du système, conformément à la Convention de Chicago.

*Note.— Si une enquête est déléguée en tout ou en partie à un RAIO, des dispositions doivent être mises en place pour garantir que certaines responsabilités de l'État d'occurrence découlant de l'Annexe 13 soient assumées. Ainsi, les responsabilités de première intervention, telles que la notification initiale, la sûreté du site de l'accident et la protection des preuves, doivent être assumées par l'État d'occurrence, en attendant l'arrivée de l'équipe d'enquête du RAIO et la prise de responsabilité de l'enquête par le RAIO.*

### 3.10.2 Structure organisationnelle type d'un RAIO

3.10.2.1 La structure organisationnelle d'un RAIO type est illustrée à la Figure 3-1. Elle n'est pas exhaustive et les États sont encouragés à développer cet exemple pour mettre sur pied un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents qui réponde à leurs besoins spécifiques.

3.10.2.2 En général, la structure d'un RAIO peut être assez simple, composée d'un dirigeant nommé « Président », « Directeur des enquêtes » ou titre similaire, d'un « Conseil d'administration » ou organe similaire et d'un « enquêteur principal/en chef » ou titre similaire. De plus, cette structure devrait inclure un « coordinateur de la formation et du soutien administratif » ou titre similaire. Les tâches et responsabilités des diverses parties de l'organisme sont décrites ci-dessous.

***Président***

3.10.2.3 Le Président désigné par les États membres est responsable de la gestion et de l'administration générales du RAIO ainsi que de la mise en œuvre des politiques formulées par le Conseil d'administration, conformément au mandat et aux orientations donnés. Le Président est responsable devant les États membres, en coopération et consultation avec le Conseil d'administration du RAIO. Les tâches et responsabilités du Président devraient inclure les éléments suivants, sans toutefois s'y limiter :

a) gérer les activités générales du RAIO et superviser les activités de tous les membres du personnel du RAIO afin :

   1) de se concerter avec les États membres du RAIO sur les questions liées aux enquêtes sur les accidents et incidents et, en particulier, sur l'élaboration de règles, politiques, procédures et processus relatifs aux activités d'enquête dans les États membres ;

   2) d'assurer la normalisation et la qualité de tous les produits du RAIO, tels que les règles, directives, politiques, procédures et processus communs pour les enquêtes sur les accidents et incidents ainsi que les rapports finals d'enquête et la communication de recommandations de sécurité dans les États membres ;

b) guider la planification et l'exécution, selon le cas, d'activités supplémentaires du RAIO, telles que :

   1) la formation et le recyclage du personnel technique du RAIO ;

   2) l'élaboration et l'organisation de séminaires/ateliers pour le personnel administratif et technique des États membres ;

   3) l'élaboration, la publication et la tenue à jour d'une documentation liée aux enquêtes sur les accidents et incidents (éléments indicatifs) pour les États membres ;

   4) l'élaboration, la publication et la tenue à jour des manuels et guides nécessaires pour la gestion et l'administration du RAIO ;

c) coordonner les ressources et les activités du RAIO pour en garantir le fonctionnement efficace et efficient ;

d) se concerter avec les administrations des États membres et avec d'autres organismes ayant établi une relation avec le RAIO pour détacher des experts ou pour obtenir des financements pour le bon fonctionnement du RAIO ;

   *Note.— Financer le RAIO est absolument crucial pour que celui-ci puisse assumer ses responsabilités organisationnelles ainsi que les responsabilités et obligations internationales des États membres en matière d'enquête sur les accidents et incidents. Le financement couvre les frais du fonctionnement quotidien du RAIO, en ce compris les obligations courantes d'enquête sur les accidents et incidents, ainsi que la prise en compte de fonds de prévoyance pour couvrir des coûts extraordinaires tels que générés par la perte d'un avion en mer ou dans une zone isolée, inaccessible. Le Chapitre 4 donne de plus amples informations concernant le financement d'un RAIO.*

e) représenter le RAIO ou les États membres dans des réunions, conférences, symposiums, etc., internationaux et régionaux liés aux enquêtes sur les accidents et incidents ;

f) rédiger, selon les besoins, des rapports et documents de travail sur les activités du RAIO pour le Conseil d'administration ;

g) réaliser d'autres tâches attribuées par le Conseil d'administration.

***Le Conseil d'administration***

3.10.2.4 Pour qu'un système régional d'enquête sur les accidents et incidents soit efficace, il est essentiel que tous les États membres soient représentés au Conseil d'administration du RAIO.

3.10.2.5 Le Conseil d'administration devrait être chargé de formuler les politiques, de nommer le Président du Conseil d'administration (CEO), d'établir le budget, de spécifier le mandat et d'exécuter d'autres activités liées au processus général de gestion et d'élaboration des politiques du RAIO.

3.10.2.6 Le Conseil d'administration devrait être chargé de donner au Président des orientations sur des questions liées aux relations régionales et internationales et de déterminer les principes généraux qui guideront le travail du RAIO.

3.10.2.7 Il convient de noter que ce sont les différents États membres qui restent responsables de la mise en œuvre des SARP et des règles opérationnelles communes pour les enquêtes sur les accidents et incidents, et non le RAIO ou son Conseil d'administration, bien que le RAIO puisse fournir aux États les moyens d'assumer ces responsabilités.

3.10.2.8 Comme indiqué plus haut, la responsabilité principale du RAIO est d'effectuer les tâches liées aux enquêtes sur les accidents et incidents au nom des États membres, sous les directives générales du Conseil d'administration, qui devrait se composer de représentants de haut niveau de chacun des États membres.

***Coordinateur de la formation et du soutien administratif (TAC)***

3.10.2.9 Le coordinateur de la formation et du soutien administratif (TAC) est chargé de toutes les activités du RAIO liées à la formation et aide en outre le Président à administrer le RAIO. Les exigences en matière de formation sont décrites plus en détail au Chapitre 6.

3.10.2.10 Les responsabilités liées à la formation comprennent la planification, l'élaboration et la tenue à jour de cours et de matériel pour des séminaires/ateliers, ainsi que la formation d'experts techniques des États membres.

3.10.2.11 Les responsabilités administratives couvrent la gestion du processus de sélection et de recrutement, l'attribution de tâches, la planification et l'élaboration d'activités et calendriers et la diffusion en temps utile des produits du RAIO.

3.10.2.12 En fonction de la taille du RAIO, de ses pouvoirs et de la complexité des activités, les tâches et responsabilités du TAC peuvent être réparties entre deux fonctions distinctes : le coordinateur de la formation et le coordinateur administratif. Toutefois, qu'elles incombent à une ou deux fonctions, les tâches et responsabilités du TAC devraient inclure les éléments suivants, sans toutefois s'y limiter :

a) planifier, élaborer (sous les directives du Président et de l'enquêteur principal/en chef), organiser, coordonner et donner des séminaires, ateliers et cours de formation d'enquêteurs sur les accidents et incidents ;

b) élaborer et coordonner la préparation des séminaires, ateliers et matériels didactiques sur les enquêtes sur les accidents et incidents et veiller à ce que d'autres agents soumettent en temps utile du matériel pour des séminaires et des formations ;

c) planifier et coordonner les activités liées à l'élaboration et à la mise à jour de manuels et guides de formation technique ;

d) veiller à ce que le matériel requis pour les séminaires, ateliers et cours soit à jour et disponible ;

e) élaborer et coordonner la rédaction d'éléments indicatifs pour le personnel du RAIO et le personnel technique des États membres ;

f) coordonner et intégrer les éléments indicatifs rédigés par le secrétariat du RAIO, les experts-conseils ou d'autres organismes externes ;

g) coordonner, avec l'enquêteur principal/en chef, l'élaboration et la diffusion des informations liées aux activités du RAIO ;

h) assurer la publication et la diffusion en temps utile des produits du RAIO, tels que les rapports, les documents et la correspondance devant être transmise rapidement ;

i) suivre la supervision des activités de soutien administratif effectuées par le personnel des services généraux du RAIO ;

j) représenter le RAIO dans des réunions, conférences, symposiums, etc., internationaux et régionaux liés aux enquêtes sur les accidents et incidents ;

k) superviser la tenue à jour des dossiers du personnel du RAIO, y compris des dossiers liés à la formation du personnel ;

l) se concerter avec les sections pertinentes du RAIO pour la collecte et la compilation du matériel requis pour l'élaboration d'éléments indicatifs, de formations, de séminaires et d'ateliers ;

m) examiner les demandes de remboursement de frais de voyage pour en vérifier l'exactitude et la conformité aux règles et règlements du personnel ;

n) effectuer d'autres missions selon les besoins et en fonction des ordres donnés par le Président ;

o) rester au courant des faits nouveaux et tendances dans les domaines spécialisés intéressant le RAIO en étudiant des périodiques, rapports et manuels.

***Enquêteur principal/en chef***

3.10.2.13 L'enquêteur principal/en chef assume, sous la houlette du Président, la responsabilité générale de l'ensemble du travail lié aux enquêtes sur les accidents mené par le RAIO, y compris la supervision et le contrôle des activités des enquêteurs et du personnel de soutien (administratif). Les responsabilités de l'enquêteur principal/en chef comprennent les points suivants, sans toutefois s'y limiter :

a) élaborer, pour approbation par le Président et le Conseil d'administration, les critères de qualifications et d'expérience en vue de la sélection et du recrutement de personnel d'enquête et d'appui ;

b) attribuer et distribuer les tâches au personnel d'enquête et d'appui et effectuer la supervision générale de leurs activités professionnelles ;

c) aider le Président et les États membres dans la conduite des activités d'enquête sur les accidents et incidents du RAIO ainsi que des activités connexes d'enquête au sein des États membres ;

d) se concerter avec des organismes régionaux et internationaux de sécurité de l'aviation sur des questions techniques d'intérêt mutuel en vue d'améliorer la qualité des enquêtes sur les accidents et incidents ;

e) assurer la qualité du travail technique du personnel d'enquête et d'appui via la fourniture de formations, d'éléments indicatifs et de briefings, selon les besoins ;

f) assurer la qualité des produits de l'organisme, en particulier des rapports d'enquête sur les accidents et incidents et des recommandations de sécurité destinées à prévenir d'autres accidents ;

g) analyser les rapports techniques, y compris les rapports sur les accidents et incidents, rédigés par le personnel d'enquête et approuver tous les rapports avant qu'ils ne soient soumis au Président, au Conseil d'administration ou aux États membres, selon le cas ;

h) participer à la planification, à l'élaboration et à la mise en œuvre du programme de travail de l'organisme et des activités liées à la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents ;

i) donner des orientations au personnel d'enquête du RAIO et, le cas échéant, l'aider dans l'exécution de tâches spécifiques au sein des États membres ;

j) représenter le RAIO dans des séminaires, ateliers, conférences, symposiums, etc., internationaux et régionaux ;

k) donner au TAC des orientations sur l'élaboration de matériels de formation liés aux aspects techniques et participer à l'animation de cours, séminaires et ateliers de formation pour le personnel technique du RAIO ;

l) assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations de sécurité transmises aux États membres ou des motifs pour lesquels ces recommandations ne sont pas appliquées ;

m) superviser le système du RAIO pour assurer le suivi des recommandations de sécurité formulées pendant des enquêtes sur les accidents et incidents, émises à l'attention d'un État ou reçues de celui-ci, afin de déterminer les actions entreprises pour appliquer les recommandations de sécurité ou les motifs pour lesquels aucune action n'a été entreprise ;

n) aider le Président à planifier et exécuter, selon le cas, toutes les activités supplémentaires de l'organisme, telles que :

    1) la formation et le recyclage du personnel technique de l'organisme ;

    2) l'élaboration, la publication et la tenue à jour d'une documentation liée aux enquêtes sur les accidents et incidents (éléments indicatifs) pour les États membres ;

    3) l'élaboration, la publication et la tenue à jour des manuels et guides nécessaires pour la gestion et l'administration du programme technique de l'organisme ;

o) réaliser d'autres tâches attribuées par le Président ;

p) rester au courant des faits nouveaux et tendances en matière de sécurité de l'aviation en général et d'enquête sur les accidents et incidents en particulier, en étudiant des périodiques, rapports et manuels.

***Enquêteurs du RAIO***

3.10.2.14 La structure organisationnelle proposée présume que le RAIO recrutera des enquêteurs qualifiés pour couvrir tous les domaines relevant de sa responsabilité.

3.10.2.15 Le nombre d'enquêteurs et la composition de l'équipe dépendent beaucoup du niveau d'activités du RAIO et des pouvoirs qui lui sont conférés. Plusieurs possibilités peuvent être envisagées à cet égard. Par exemple, les États membres peuvent détacher des enquêteurs en vertu d'un accord distinct ou en vertu de l'accord principal qui a institué l'organisme, dans le cadre de leur contribution à la mise en place et au maintien du RAIO. Une autre possibilité consiste, pour les États membres, à autoriser le RAIO à recruter des enquêteurs directement, sous sa seule responsabilité. Quoi qu'il en soit, le RAIO devrait, pour chaque domaine spécialisé spécifique, désigner un enquêteur chargé d'être le point de contact principal pour les activités liées à ce domaine-là.

3.10.2.16 En fonction de l'étendue des tâches (et responsabilités) qu'ils entendent transférer au RAIO, les États membres peuvent devoir maintenir un certain niveau de capacité d'enquête sur les accidents et incidents car ces enquêtes constituent une obligation directe imposée aux États par la Convention. Quels que soient les pouvoirs conférés au RAIO, les États membres devraient garder à l'esprit que la responsabilité ultime de ces activités reste l'apanage des différents États membres. Les principaux avantages liés à l'établissement d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (partage de ressources) ne pourront se concrétiser que si le RAIO est autorisé à agir, dans la plus grande mesure possible, au nom des États membres, les États conservant le contrôle de supervision afin de garantir que le système mis en place leur permette de satisfaire efficacement à leurs obligations internationales.

3.10.2.17 Selon la structure du RAIO et les arrangements convenus par les États membres, les enquêteurs du RAIO peuvent devoir aider les États membres à satisfaire à leurs obligations d'enquête sur les accidents et incidents. Comme ces activités seraient menées sous le contrôle direct des différents États membres, elles permettraient à ces derniers de s'acquitter individuellement de leurs responsabilités et obligations.

3.10.2.18 La capacité du RAIO à aider efficacement les États membres dépend, dans une large mesure, de la compétence de ses enquêteurs. Pour s'acquitter efficacement de ses responsabilités, le RAIO doit être correctement organisé et doté en personnel adéquatement qualifié, formé et expérimenté, capable d'accomplir la vaste gamme de tâches d'enquête attribuées à l'organisme.

3.10.2.19 Les enquêtes sur des accidents et incidents de l'aviation civile exigent une connaissance approfondie d'un vaste éventail de matières techniques complexes. L'exécution efficace des tâches d'enquête dépend, dans une large mesure, des qualifications, de l'expérience, de la compétence et du dévouement du personnel d'enquête du RAIO. Pour certaines tâches exceptionnelles, hautement complexes, telles que la récupération des données des enregistreurs de bord, la métallurgie et la simulation, le RAIO peut avoir besoin de l'aide d'autres États, en dehors du RAIO, qui possèdent les savoir-faire requis.

3.10.2.20 Outre la compétence technique, il est crucial que le personnel d'enquête ait un degré élevé d'intégrité, soit impartial dans l'exécution de ses tâches, agisse avec tact, comprenne bien la nature humaine et possède de bonnes aptitudes de communication. Vu le caractère spécialisé et sensible de la mission du RAIO, il est capital que les qualifications, l'expérience antérieure et les caractéristiques individuelles de chaque personne employée, qu'elle ait été directement recrutée par le RAIO ou détachée par des États membres ou d'autres États pour effectuer en leur nom des tâches liées aux accidents et aux incidents, soient vérifiées et attentivement évaluées avant la sélection.

3.10.2.21 Le personnel d'enquête du RAIO devrait avoir les qualifications appropriées. Par exemple, un enquêteur affecté à l'enquête sur l'exploitation d'une compagnie aérienne, y compris les activités des équipages de conduite, doit avoir une expérience des compagnies aériennes et des équipages de conduite à la mesure des domaines sur lesquels porte l'enquête.

3.10.2.22 Le personnel d'enquête sur les accidents et incidents du RAIO non seulement doit être capable d'aider les États membres dans leurs enquêtes mais doit aussi s'assurer que ces enquêtes sont menées dans le respect des dispositions de l'Annexe 13. De plus, il doit s'assurer que ces informations ne sont utilisées que dans un but de prévention des accidents, sont protégées conformément aux indications données dans le Supplément E à l'Annexe 13 et sont mises à la disposition des États.

3.10.2.23 Il est prévu que le RAIO soit compétent en tant qu'organisme, ce qui peut exiger le recrutement d'enquêteurs spécialisés dans diverses disciplines. Dans la mesure du possible, les membres du personnel devraient avoir autant de connaissances, de qualifications et d'expérience individuellement ou en équipe que l'organisme sur lequel il faut enquêter. Cela permettra au personnel d'enquête du RAIO de mieux évaluer, par rapport à tout accident ou incident spécifique, les connaissances, techniques et activités du personnel, des exploitants, des prestataires de services et des organismes de maintenance du secteur de l'aviation civile des États membres.

---

# Chapitre 4

# FINANCEMENT D'UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

## 4.1 AVANTAGES TIRÉS DES ÉCONOMIES D'ÉCHELLE

4.1.1 L'établissement d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents vise principalement à permettre aux États de s'acquitter de leurs obligations internationales avec un maximum d'efficacité et d'efficience. La création d'un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents permet :

a) de réaliser des économies d'échelle ;

b) de partager le personnel d'enquête, les connaissances et la technologie ;

c) de réaliser des économies administratives sans nuire à l'efficacité.

4.1.2 Dans le cadre de la réalisation d'économies d'échelle, il faut envisager de nombreux facteurs, dont la mise en œuvre d'un système régional d'assistance technique pour les États membres n'est certes pas le moindre. Ce système permet :

a) de partager les objectifs, stratégies et activités afin de combler les lacunes dans la prise de responsabilités d'enquête sur les accidents et incidents aux niveaux national et régional ;

b) d'attirer, de mettre en commun et de fidéliser du personnel d'enquête hautement qualifié pour des équipes multinationales et multifonctionnelles d'enquête qui aident les États membres à s'acquitter de leurs obligations en matière d'enquête sur les accidents et incidents ;

c) d'élaborer et de mettre en œuvre des règles, politiques, procédures et orientations communes à appliquer au niveau régional, au bénéfice de toutes les activités d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation dans la région et aussi pour favoriser une harmonisation au niveau mondial.

## 4.2 SOURCES DE FINANCEMENT

4.2.1 Avant de conclure un accord pour établir un RAIO, il faut préparer une estimation du niveau de financement qui sera nécessaire pour pourvoir aux besoins de l'organisme en termes de structure juridique et organisationnelle, d'équipement administratif et de bureau, de formation du personnel, de matériel, de modernisation des équipements et autres coûts de fonctionnement.

4.2.2 Les États membres devraient déterminer ensemble les ressources requises pour mettre en place le nouvel organisme et le gérer à long terme. Dans certains cas, la mise en place de l'organisme peut exiger une assistance (financière et/ou technique) des bureaux régionaux de l'OACI, de la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI, des États donateurs, d'organisations internationales ou régionales, d'institutions financières, de constructeurs ou d'autres promoteurs. Dans tous les cas, il est impératif d'estimer et de planifier le financement du montant requis pour établir l'organisme et pourvoir à ses besoins.

*Note.— Comme le RAIO doit être fonctionnellement distinct (indépendant) des organisations sur lesquelles il enquêtera, y compris des autorités de réglementation et de supervision de la sécurité, des compagnies aériennes, des constructeurs, etc., il faut prendre toutes les précautions requises en matière de sources de financement afin d'éviter des conflits d'intérêts réels ou apparents.*

4.2.3 Il convient de noter que les partenaires de financement, quelles que soient leur taille, leur structure ou leur nature, voudront des garanties en termes d'engagement des États membres à établir le RAIO et à en assurer le fonctionnement efficace, notamment sous la forme d'un programme planifié de contributions.

## 4.3 FONDS FIDUCIAIRES

4.3.1 Les États membres qui souhaitent mettre sur pied un RAIO peuvent contacter les bureaux régionaux de l'OACI, qui peuvent les aider à créer le cadre et la structure du RAIO. En outre, si les États membres ont besoin d'une assistance technique pour créer et administrer un RAIO, ils peuvent consulter la TCB, qui a la capacité d'assurer une mise en œuvre efficiente de projets de développement de l'aviation civile, y compris le recrutement au niveau mondial d'experts hautement qualifiés, la gestion de programmes de formation et l'achat d'équipements nécessaires au RAIO à un bon rapport qualité/prix. Les capacités de la TCB peuvent contribuer à créer un RAIO présentant une structure appropriée. Si les États membres choisissent la TCB pour les aider à mettre en place un RAIO, la TCB étudiera les besoins financiers et avisera les États membres des financements requis pour créer et gérer un RAIO.

4.3.2 Les services de la TCB sont normalement financés par des fonds fiduciaires venant des États eux-mêmes ou d'autres entités au nom des États. Les fonds mis à disposition de la TCB par les États membres sont gérés en tant que fonds fiduciaires. Tout intérêt qu'ils génèrent est reversé au fonds et est utilisé, selon les besoins, pour couvrir des activités des projets. Le compte du fonds fiduciaire est géré par la TCB conformément aux réglementations financières pertinentes. La TCB fournit régulièrement des relevés montrant la situation trimestrielle du fonds fiduciaire. Le relevé de fin d'année n'est présenté que lorsque les comptes de l'année ont été clôturés et vérifiés par un auditeur externe.

4.3.3 Le service fourni par la TCB pour l'administration des fonds fiduciaires est un des exemples de possibilités de financement et les États peuvent aussi étudier des arrangements similaires éventuellement disponibles sur le marché. Ce qui importe, c'est que les États qui ont l'intention d'établir un RAIO étudient tout d'abord les obligations financières et les sources de financement.

*Note.— Au moins un État membre de l'OACI a eu recours à une police d'assurance pour planifier des fonds d'urgence pour de grandes enquêtes coûteuses. Les primes à payer pour cette police font partie du budget annuel du service d'enquête sur les accidents et incidents et donnent des assurances que des fonds d'urgence seront disponibles si le besoin d'un financement extraordinaire devait se faire sentir pour une enquête qui dépasse le budget de fonctionnement annuel.*

## 4.4 OBLIGATIONS ET CONTRIBUTIONS DES ÉTATS

4.4.1 Les États membres devraient instaurer un mécanisme pour garantir que les fonds requis pour la création et la gestion d'un RAIO, correspondant au plan de partage des coûts des États membres, soient déposés à temps. Un paiement tardif des contributions des États membres à l'organisme pourrait retarder ou entraver l'efficacité de celui-ci. Il faudrait aussi tenir compte des éventuels retards dans le traitement de ces paiements parce que ces retards de traitement auront le même effet négatif qu'une absence de paiement.

4.4.2 Le succès de l'organisme régional dépendra en grande partie de l'engagement de ses États membres à satisfaire à leurs obligations envers le RAIO. En s'acquittant de leurs obligations financières, ils donneront des signes forts de leur engagement. Or, sans cet engagement, le RAIO pourrait ne pas fonctionner de façon efficace et les États pourraient ne pas être capables de satisfaire à leurs obligations d'enquête sur les accidents et incidents.

## 4.5 ÉLABORATION D'UN BUDGET

4.5.1 Les besoins financiers devraient reposer sur un budget annuel qui couvre le coût de fonctionnement estimatif du RAIO. Il est possible que les besoins financiers d'un RAIO ne soient pas totalement couverts par les contributions des États membres et il faudra peut-être mettre sur pied un mécanisme pour générer des fonds supplémentaires. Toutefois, même si le RAIO peut être en mesure de générer des fonds à long terme, il est crucial d'élaborer, au moins pour les premières années de son existence, un budget annuel suffisant pouvant être totalement financé par les contributions des États membres.

4.5.2 Le montant à payer par chaque État membre peut varier en fonction de la taille et de la complexité de ses activités aéronautiques et en fonction du risque lié à ses opérations aériennes. Ce point doit, bien entendu, être réglé tôt dans l'élaboration de l'accord entre les États membres. Toutefois, il convient de noter aussi que le montant versé par les États ayant d'importantes activités aéronautiques aura une plus grande incidence que celui des États dont les activités aéronautiques sont moindres.

4.5.3 Il est souhaitable que le budget mentionne spécifiquement la contribution annuelle requise de chaque État membre et les autres sources de financement que le RAIO a obtenues.

———————————

# Chapitre 5

# MISE EN ŒUVRE DE L'ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

## 5.1 INTRODUCTION

5.1.1 Une fois mis en place, un RAIO a pour principal objectif de mettre en œuvre son programme et de garantir qu'il soit satisfait aux obligations internationales des États en matière d'enquête sur les accidents et incidents. Il incombe aux États membres de formaliser les objectifs annoncés pour le RAIO et d'honorer leurs engagements afin de permettre au RAIO de mettre en œuvre le programme établi.

5.1.2 Les objectifs spécifiques du RAIO devraient être :

a) de renforcer le cadre institutionnel régional pour les enquêtes sur les accidents et incidents parmi les États membres ;

b) de promouvoir une approche systémique globale de la conduite des activités d'enquête sur les accidents et incidents, en se concentrant sur la mise en œuvre efficace des SARP pertinentes et sur une capacité d'enquête efficiente des États membres ;

c) d'élaborer un système régional de partage d'informations afin d'améliorer l'accès à des renseignements liés à la sécurité qui sont protégés conformément aux éléments indicatifs fournis dans le Supplément E à l'Annexe 13 ;

d) d'aider les États à intégrer les SARP de l'Annexe 13 dans leurs réglementations nationales.

## 5.2 RESPECT DES SARP

5.2.1 La majorité des articles de la Convention de Chicago fixent les droits et obligations de tous les États contractants et prévoient l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) internationales destinées à réglementer le transport aérien international. Cette Convention réitère le principe fondamental que chaque État jouit d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

5.2.2 L'article 37 de la Convention de Chicago prescrit que les États contractants doivent prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité des réglementations, normes, procédures et de l'organisation concernant les aéronefs, le personnel, les voies aériennes et les services auxiliaires dans tous les domaines où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne. À cet effet, l'OACI a adopté des SARP qui traitent pratiquement de toutes les activités concernant l'exploitation d'un aéronef, y compris des enquêtes sur les accidents et incidents. Toutefois, c'est l'intégration de ces SARP dans les règlements nationaux et dans les pratiques des États contractants ainsi que leur application en temps opportun qui permettront en fin de compte de réaliser la sécurité et la régularité des vols dans le monde.

## 5.3 RÈGLEMENTS, ÉLÉMENTS INDICATIFS, PROCÉDURES ET PROCESSUS

5.3.1 Dans le cadre de la réalisation des objectifs du RAIO, les États membres doivent garder à l'esprit que les obligations d'un État découlant de la Convention de Chicago restent inchangées. Ces obligations incluent, entre autres, la conduite d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation conformément à l'Annexe 13.

5.3.2 Selon son mandat et la structure qui lui a été donnée, le RAIO peut être en bonne position pour aider les États membres à s'acquitter de ces obligations grâce aux équipes multinationales et multifonctionnelles d'enquêteurs compétents à sa disposition.

5.3.3 Le RAIO devrait élaborer et mettre à la disposition de ses enquêteurs des éléments indicatifs sur la façon d'accomplir leurs fonctions spécifiques, y compris des procédures pour la planification, l'organisation et les rapports d'enquêtes sur les accidents et incidents. L'OACI a élaboré et publié divers documents donnant des indications techniques pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions des Annexes, documents qui peuvent aussi être utilisés par le RAIO. Concernant les enquêtes sur les accidents et incidents, le *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) donne des orientations détaillées sur tous les aspects des enquêtes sur les accidents et incidents. Toutefois, le RAIO pourrait devoir élaborer et publier ses propres éléments indicatifs sous la forme d'un manuel de politiques et de procédures afin d'aider ses enquêteurs.

5.3.4 Des réglementations conjointes de l'aviation promulguées ou adoptées par les États membres ainsi que les politiques, procédures et orientations élaborées par le RAIO devraient faciliter les processus et procédures requis pour mener des enquêtes efficaces et efficientes sur les accidents et incidents. Cette approche devrait favoriser une efficacité et une efficience accrues ainsi qu'une optimisation des ressources des États membres.

## 5.4 COMPTE RENDU ET PARTAGE D'INFORMATIONS

5.4.1 Le RAIO devrait établir des procédures pour le partage, entre les États membres, de renseignements liés à la sécurité ainsi que des rapports finals de ses enquêtes. En tant qu'organisme entreprenant les tâches d'enquête sur les accidents et incidents au nom des États membres, il est tenu de s'assurer que tous les États membres sont bien informés de la situation des enquêtes sur les accidents et incidents dans chacun des autres États membres.

5.4.2 Le RAIO peut aussi agir comme dépositaire des données des enquêtes sur les accidents et incidents afin de garantir que ces données soient mises à la disposition des États et du secteur aéronautique, selon le cas.

5.4.3 Les États membres du RAIO devraient aussi être encouragés à partager directement les renseignements des enquêtes sur les accidents et incidents entre eux, avec l'OACI ainsi qu'avec d'autres États contractants de l'OACI. L'absence de partage des renseignements sur la sécurité entre les États, alors que ces renseignements sont déjà connus d'un ou plusieurs États, a été épinglée comme une grave lacune pouvant avoir une incidence négative sur la sécurité des opérations aériennes. On estime que si certaines informations sur la sécurité avaient été librement partagées entre États, plusieurs accidents et incidents auraient pu être évités.

5.4.4 Il est très important que le RAIO tienne un registre et des copies de tous les rapports diffusés et des données liées à la sécurité transmises aux États membres, à l'OACI et aux États contractants de l'OACI afin que ces rapports et renseignements puissent servir à des fins de prévention des accidents, si nécessaire.

5.4.5 Le RAIO devrait promouvoir la mise en place d'un réseau de partage de renseignements sur la sécurité entre tous les utilisateurs du système d'aviation au sein de ses États membres et avec d'autres États contractants de l'OACI afin de faciliter une libre communication de lacunes de sécurité réelles et potentielles.

## 5.5 TRAITEMENT DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

5.5.1 Le RAIO devrait établir des politiques et procédures pour le traitement des recommandations de sécurité, émises ou reçues, et pour l'enregistrement des réponses reçues. De même, le RAIO, dès réception d'une recommandation de sécurité, devrait mettre en œuvre des procédures pour surveiller l'avancement des mesures prises en réaction à cette recommandation de sécurité. À cette fin, il faudrait accorder l'attention requise aux dispositions énoncées aux § 6.10, 6.11 et 6.12 de l'Annexe 13 sur la « Suite à donner aux recommandations de sécurité ».

5.5.2 Le RAIO devrait en outre établir des politiques et procédures pour le traitement des recommandations de sécurité formulées à partir d'analyses de la base de données du RAIO sur les accidents et incidents.

______________________

# Chapitre 6

# PROGRAMME DE FORMATION DE L'ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS

## 6.1 FORMATION DU PERSONNEL TECHNIQUE/D'ENQUÊTE

6.1.1 Le RAIO doit déterminer les qualifications professionnelles minimales de son personnel technique/ d'enquête et fournir la formation technique et administrative nécessaire pour que ce personnel puisse s'acquitter efficacement de ses tâches et responsabilités. Les enquêteurs représentent le RAIO et doivent, à ce titre, constamment développer leurs connaissances et leurs compétences en rapport avec leurs responsabilités respectives. À cette fin, ils devraient suivre des formations initiales et périodiques et des cours de recyclage dans toutes les disciplines où ils exercent des responsabilités. La participation à des séminaires et ateliers organisés par l'OACI et par des organismes internationaux et régionaux actifs dans le domaine de l'aviation peut aussi permettre aux enquêteurs du RAIO d'élargir leurs horizons et de partager leur expérience avec des experts d'autres régions. Une formation complémentaire, notamment des cours de rédaction de rapports techniques et de formation à la supervision, peut aussi aider les experts techniques à améliorer leur efficacité et leur efficience.

6.1.2 Une formation périodique spécialisée (technique), pratique et théorique, y compris des cours de supervision, permettra au personnel technique de maintenir un haut niveau de connaissance et de maîtrise et d'entreprendre ses tâches et responsabilités de façon plus efficace et efficiente.

6.1.3 La Circulaire 298, *Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation*, donne des informations détaillées sur la formation des enquêteurs. Cette formation se fait en quatre phases :

a) formation initiale ;

b) formation en cours d'emploi ;

c) cours de base sur les enquêtes sur les accidents ;

d) cours avancés sur les enquêtes sur les accidents et formation complémentaire.

Des recyclages annuels seront requis pour maintenir le niveau de compétence et l'efficacité du personnel d'enquête.

*Note.— Comme beaucoup de membres du personnel (pilotes, mécaniciens, contrôleurs aériens, etc.) participant à l'exploitation du système de l'aviation civile doivent satisfaire à de strictes exigences de formation et de contrôle, il est impératif que les enquêteurs sur les accidents et incidents soient régulièrement soumis à des exigences similaires, y compris des recyclages.*

## 6.2 POLITIQUE ET OBJECTIF DE LA FORMATION

6.2.1 Un des objectifs du RAIO devrait être l'instauration d'une politique régionale de formation ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme régional de formation afin de fournir au personnel technique des États membres des cours et séminaires/ateliers de formation spécialisée.

6.2.2 Cet objectif devrait être encore renforcé par la mise en œuvre des SARP, règles, politiques, procédures et orientations pertinentes de l'OACI concernant la sélection et la formation du personnel du RAIO, avec une attention particulière pour le financement de ce programme de formation.

6.2.3 L'objectif du programme de formation du RAIO devrait être codifié dans une déclaration de politique régionale ou tout document similaire signé par le Président, affirmant que le RAIO veillera à ce que son personnel ait les qualifications et la formation requises pour répondre aux exigences de la mission du RAIO et que le budget annuel contient les fonds suffisants pour offrir la formation requise au personnel.

## 6.3 PROGRAMME DE FORMATION

6.3.1 Le coordinateur de la formation et du soutien administratif (TAC) devrait être chargé d'élaborer et de mettre en œuvre le programme régional de formation. Le TAC devrait évaluer à intervalles réguliers les besoins de formation du personnel du RAIO affecté aux responsabilités d'enquête sur les accidents et incidents afin de déterminer si le programme de formation du RAIO couvre les besoins de tous les membres du personnel du RAIO. À ce stade, il convient de souligner que les programmes de formation devraient être établis pour tous les membres du personnel et pas uniquement pour les enquêteurs.

6.3.2 Différents niveaux de formation seront requis pour les enquêteurs sur les accidents et incidents du RAIO, selon leurs domaines de responsabilité. Par exemple, les enquêteurs affectés uniquement aux incidents ou aux accidents de l'aviation générale n'ayant pas entraîné de pertes de vies n'auront pas besoin du même niveau de formation que l'enquêteur désigné d'un accident aérien majeur. De même, les enquêteurs affectés à des enquêtes sur divers domaines techniques, tels que l'exploitation des vols, la navigabilité, les aéroports et les services de la circulation aérienne, auront besoin d'antécédents et d'une formation spécialisés pour mener à bien leurs tâches avec efficacité et efficience. De plus, tous les enquêteurs auront besoin d'un certain niveau de compétences et de formation pour la rédaction de rapports.

6.3.3 Une analyse des besoins de formation devrait être réalisée sur la base de la description de fonction de chaque membre du personnel et la formation requise pour répondre à ces besoins devrait être élaborée et donnée au personnel concerné.

6.3.4 Par la familiarisation préliminaire et la formation initiale du nouveau personnel, ainsi que par la formation en cours d'emploi, les recyclages et la formation en externe du personnel en place, le programme de formation devrait garantir que le personnel permanent du RAIO est bien sensibilisé à la pertinence et à l'importance de ses activités au sein du système et qu'il comprend comment il contribue à la réalisation générale des politiques et objectifs du RAIO.

6.3.5 Si la formation est donnée via les services d'un prestataire externe de services de formation, le RAIO devrait surveiller en permanence la qualité de la formation donnée à son personnel. Le succès des activités de formation dépendra en partie de l'efficacité des interactions entre le TAC, les prestataires de services de formation et le personnel suivant ces formations.

## 6.4 PROCESSUS DE FORMATION

Pour combler le fossé entre les compétences actuelles et requises des experts, le coordinateur de la formation devrait, lors de la sélection et de la mise en œuvre du programme de formation du RAIO, surveiller de près les étapes suivantes du processus de formation :

a) détermination des besoins de formation ;

b) conception et planification de la formation ;

c) fourniture de la formation ;

d) évaluation des résultats de la formation.

## 6.5 PLAN DE DÉVELOPPEMENT INDIVIDUEL (PDI)

6.5.1 Un plan de développement individuel (PDI) constitue un des moyens permettant de déterminer et de planifier les besoins de formation ainsi que de surveiller et d'évaluer les besoins de formation et les résultats de la formation du personnel du RAIO. L'Appendice 2 présente un modèle type de PDI, qui reprend toutes les exigences de formation des membres du personnel.

*Note.— Les points énumérés dans le modèle type de PDI ne sont donnés qu'à titre indicatif. Différents points peuvent être ajoutés, supprimés ou amendés pour rendre le PDI directement applicable à tout membre spécifique du personnel.*

6.5.2 Chaque personne nouvellement embauchée possède des connaissances, des compétences et des capacités applicables aux tâches qui lui sont confiées mais le niveau varie d'un individu à l'autre. Par exemple, deux enquêteurs sur les opérations aériennes hautement qualifiés peuvent avoir une longue expérience des opérations aériennes, mais l'un peut n'avoir qu'une expérience limitée des enquêtes sur les incidents alors que l'autre peut avoir une solide expérience des enquêtes sur des accidents majeurs. De plus, des enquêteurs requièrent des niveaux différents de connaissances, de compétences et de capacités selon les tâches d'enquête auxquelles ils pourraient être affectés. Le PDI constitue un excellent outil de mise en évidence et de gestion de ces variables.

6.5.3 Le PDI contient les exigences fondamentales de connaissances, de compétences et de capacités que chaque personne doit avoir à l'embauche ou doit acquérir par le biais d'un programme structuré de formation. Il permet aussi de gérer et planifier la formation de chaque personne et de prévoir un budget annuel de formation. De plus, le PDI peut être utilisé pour documenter les étapes que doit franchir une personne pour être promue à des niveaux supérieurs de responsabilité, par exemple d'enquêteur sur les opérations aériennes à enquêteur désigné. Le PDI complété pour chaque membre du personnel devient le dossier de formation, qui est classé avec d'autres éléments de preuve, tels que des certificats et autres dossiers de formation et d'expérience.

6.5.4 Le secteur aéronautique applique des exigences strictes de formation pour les pilotes, les mécaniciens, les agents de bord, les contrôleurs de la circulation aérienne, etc., et ces exigences sont évaluées par des enquêteurs dans le cadre de leurs tâches d'enquête sur les accidents et incidents. Il est donc important que des exigences de formation tout aussi strictes soient instaurées pour les enquêteurs. Le PDI est un excellent outil pour accomplir cette tâche.

6.5.5 Par leur participation au processus de formation, les agents techniques du RAIO et les experts détachés par les États membres, dont la compétence est affinée via le programme régional de formation, acquerront une impression d'avoir contribué au processus et se dévoueront davantage pour en assurer le succès. Il faudrait surveiller en permanence le processus de formation du RAIO et y apporter les améliorations ou amendements jugés nécessaires.

## 6.6 EXIGENCES DE FORMATION

6.6.1 Le programme de formation du RAIO devrait faire partie intégrante de l'activité régulière du RAIO et le personnel technique du RAIO ainsi que les experts détachés par les États membres devraient avoir la formation et les qualifications appropriées et toute l'expérience requise pour effectuer le travail. Outre toute formation technique, le

personnel devrait aussi recevoir une formation aux responsabilités et activités générales du RAIO, au système régional d'enquête sur les accidents et incidents, aux politiques de gestion et à la documentation ainsi qu'aux activités de l'OACI.

6.6.2 Le RAIO devrait en outre tirer parti de programmes externes de formation fournis par des organisations internationales ou régionales et par le secteur aéronautique. Par exemple, l'OACI organise occasionnellement des séminaires ou ateliers régionaux d'enquête et prévention des accidents/incidents. Il est très courant que de grands organismes d'enquête sur les accidents (tels que le National Transportation Safety Board des États-Unis, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le Transport Safety Bureau d'Australie) ainsi que de nombreuses autorités européennes d'enquête sur les accidents/incidents offrent des formations, y compris des possibilités d'observer les enquêtes en cours. De plus, des constructeurs ou des compagnies aériennes offrent régulièrement des formations ou des séminaires/ateliers en vue de renforcer les connaissances et les compétences du personnel aéronautique. Ces programmes externes de formation peuvent être bénéfiques au personnel du RAIO ainsi qu'au personnel technique des États membres et peuvent renforcer la capacité du RAIO à aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations en matière d'enquête sur les accidents et incidents.

## 6.7 TENUE À JOUR DES DOSSIERS DE FORMATION

6.7.1 Les dossiers reprenant les parcours de formation, y compris la formation en cours d'emploi, de tous les membres du personnel technique du RAIO ainsi que des experts détachés par les États membres devraient être tenus à jour en permanence. Les dossiers de formation de tout le personnel devraient être conservés en un lieu sûr, où la confidentialité devrait être assurée en permanence. Le TAC et les membres du personnel sont chargés de veiller à ce que les dossiers de formation soient tenus à jour et à ce que leur confidentialité soit garantie en permanence.

6.7.2 Le PDI de chaque individu devrait être inclus dans les dossiers de formation du personnel du RAIO.

## 6.8 ÉVALUATION DE LA FORMATION

6.8.1 L'évaluation de la formation vise à confirmer que les objectifs tant de l'organisme que de la formation ont été atteints. Les données utilisées pour évaluer les résultats de la formation comprennent les spécifications des besoins de formation et du programme régional de formation et les dossiers sur les formations données. Il convient de reconnaître que les résultats de la formation ne peuvent souvent pas être totalement analysés et validés tant que l'apprenant n'a pu être observé et testé en situation réelle.

6.8.2 Les évaluations devraient être effectuées tant à court terme qu'à long terme, comme suit :

a) À court terme, des retours d'informations des apprenants devraient être obtenus au sujet des méthodes de formation utilisées ainsi que des connaissances et compétences acquises grâce à cette formation. Des comptes rendus des cours devraient être exigés pour faciliter ces retours d'informations et ces évaluations.

b) À long terme, l'amélioration de la performance professionnelle et de la productivité des apprenants devrait être évaluée.

6.8.3 L'évaluation/le suivi de la formation devrait reposer sur des critères établis. Le principal but du suivi consiste à garantir que le programme de formation du RAIO est géré et mis en œuvre comme il se doit afin de fournir des preuves objectives de sa capacité effective à répondre aux exigences de formation du RAIO. Le suivi nécessite l'analyse de l'ensemble du processus de formation à chacune des quatre étapes décrites plus haut (voir § 6.4).

6.8.4 Le suivi peut s'appuyer sur tous les dossiers de toutes les étapes du programme de formation, y compris le PDI. Sur la base de ces éléments, il est possible d'effectuer une analyse des différentes étapes en vue de détecter des problèmes de non-conformité nécessitant des mesures correctives et/ou préventives. Il est possible de recueillir ces données en continu afin de disposer de la base requise pour valider le programme de formation et recommander des améliorations.

## 6.9 EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCES

6.9.1 Lorsqu'il lance un programme de formation, le coordinateur de la formation devrait étudier la politique de formation, la gestion des ressources et la conception du processus de formation du RAIO afin de s'assurer que la formation requise visera à répondre aux besoins de formation du RAIO.

6.9.2 Les exigences en matière de compétences doivent aussi être documentées, de préférence au moyen du PDI. Cette documentation peut être analysée régulièrement ou selon les nécessités lorsque des tâches et des missions sont effectuées et que l'on évalue la performance de chaque membre du personnel technique et de chaque expert détaché par les États membres. La définition des futurs besoins du RAIO par rapport à ses objectifs stratégiques et à ses objectifs de formation, y compris la compétence requise du personnel d'enquête et des experts détachés, peut être tirée d'une grande diversité de sources internes et externes, telles que :

a) les modifications organisationnelles ou technologiques qui affectent les processus de travail ou ont une incidence sur la nature des services fournis par l'organisme ;

b) les objectifs de formation revus et amendés, tels que définis durant une réunion d'analyse de la formation du RAIO ;

c) les données enregistrées sur la formation passée et actuelle ;

d) l'appréciation par le RAIO de la compétence de chaque membre du personnel technique et de chaque expert détaché par les États membres pour effectuer des tâches et des responsabilités spécifiques ;

e) les demandes formulées par le personnel du RAIO ayant repéré des opportunités de développement personnel qui s'inscrivent dans la droite ligne des objectifs de l'organisme ;

f) le résultat des analyses des processus et des mesures correctives prises à la suite de plaintes de clients ou de rapports de non-conformité ;

g) les directives des services d'enquête sur les accidents des États membres et/ou les directives ou les normes du comité technique ayant une incidence sur les activités et les ressources du RAIO ;

h) l'identification ou l'anticipation de nouvelles exigences.

6.9.3 Le TAC devrait effectuer une analyse régulière des documents indiquant les compétences requises pour chaque processus et des dossiers qui énumèrent les compétences de chaque enquêteur. Cette analyse devrait être liée aux exigences et à l'exécution des tâches. Différentes méthodes peuvent être utilisées pour analyser la compétence des enquêteurs techniques, notamment :

a) des interviews du personnel technique, des supérieurs hiérarchiques et des directeurs, ou des questionnaires adressés à ces personnes (examen du PDI) ;

b) l'observation ;

c) les discussions de groupe ;

d) les commentaires d'experts de la matière concernée.

———————————

# Appendice 1

# ACCORD TYPE ENTRE UN GROUPE D'ÉTATS POUR LA CRÉATION ET LA GESTION D'UN ORGANISME RÉGIONAL D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS (RAIO)

**Préambule**

Les Parties au présent Accord sont les suivantes : [liste des États membres du RAIO].

**Considérant** que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est l'organe international créé par la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (la Convention de Chicago), ayant pour objectifs principaux le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale, la mise en œuvre et l'adoption des principes et dispositions de la Convention de Chicago, y compris des normes et pratiques recommandées relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents et à toute autre matière liée à la sécurité et à l'efficacité de la navigation aérienne,

**Considérant** que, dans son article 26, la Convention stipule que l'État dans lequel un accident est survenu à un aéronef « ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale »,

**Considérant** que l'Annexe 13 à la Convention énonce les normes et pratiques recommandées (SARP) à suivre par les États pour mener les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation en vue de satisfaire à leurs obligations découlant de l'article 26 de la Convention,

**Reconnaissant** que les audits USOAP de l'OACI et d'autres missions de l'OACI ont révélé que beaucoup d'États contractants n'ont pas établi et/ou géré d'organismes efficaces d'enquête sur les accidents et incidents, principalement parce que des ressources suffisantes n'ont pas été allouées pour satisfaire aux obligations des États découlant de la Convention et de l'Annexe 13 à ladite Convention,

**Tenant compte** des recommandations de la Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (2008) (AIG/08) qui s'est tenue à Montréal (Canada), du 13 au 18 octobre 2008, et en particulier de la Recommandation 6/3, alinéa a), priant instamment les États contractants de réaliser des enquêtes sur la sécurité en application de l'article 26 de la Convention de Chicago et de l'Annexe 13 lorsqu'un accident survient dans leur territoire et d'obtenir un appui régional si les capacités ou ressources nécessaires ne sont pas disponibles,

**Tenant compte** de la Recommandation 6/1 de l'AIG/08 qui propose d'amender le Chapitre 5 de l'Annexe 13 afin de permettre à l'État d'occurrence de déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d'une enquête à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents par accord et consentement mutuels,

**Rappelant** la Recommandation 4/5 de la réunion spéciale AFI RAN qui s'est tenue à Durban (Afrique du Sud), du 24 au 29 novembre 2008, sur l'établissement d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents parallèlement à la création et à l'établissement d'organismes régionaux de supervision de la sécurité, afin de permettre aux États de satisfaire à leurs obligations internationales dans le domaine des enquêtes sur les accidents en unissant leurs forces et partageant les ressources qu'ils ne pourraient sinon peut-être pas obtenir,

***En conséquence**, les États suivants :* [liste des États membres du RAIO]

**SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :**

**ARTICLE 1**
**Définitions**

Dans le présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

« Accident » désigne un événement lié à l'exploitation d'un aéronef, tel que défini dans l'édition en vigueur de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI.

« Accord » désigne le présent Accord et tout appendice, annexe ou amendement au présent Accord.

« Conseil d'administration » désigne le Conseil d'administration établi en vertu de l'article 8 du présent Accord, en tant qu'organe consultatif du Président.

« Convention de Chicago » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

« Enquête » désigne un processus mené en vue de prévenir les accidents, qui comprend la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé de conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

« Enquêteur désigné » désigne une personne chargée, sur la base de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête.

« Équipe d'enquête » désigne un groupe d'enquêteurs sur les accidents et incidents d'aviation de garde pour envoi en mission immédiate d'enquête sur un accident ou un incident.

« État membre » désigne un État membre du [nom du RAIO] qui est Partie au présent Accord.

« GASP » désigne le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

« GASR » désigne la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde élaborée par le Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie et entérinée par le Conseil de l'OACI le 15 juin 2006.

« Incident » désigne un événement, autre qu'un accident, lié à l'exploitation d'un aéronef, tel que défini dans l'édition en vigueur de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI.

« Incident grave » désigne un incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, tel que défini dans l'édition en vigueur de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI.

« OACI » désigne l'Organisation de l'aviation civile internationale.

« Président » désigne le principal porte-parole du [nom du RAIO] et le principal agent de liaison entre le Conseil d'administration et les États membres.

**ARTICLE 2**
**Champ d'application de l'Accord**

Le présent Accord régira la coopération des États membres en matière d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation.

**ARTICLE 3**
**Établissement**

Par le présent Accord, les États membres constituent le [nom du RAIO] en tant qu'organisme indépendant d'enquête sur les accidents et incidents rendant compte aux États membres.

**ARTICLE 4**
**Objectifs du [nom du RAIO]**

Les principaux objectifs du [nom du RAIO] seront les suivants :

a) assurer, conformément au Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, la constitution, dans la [nom de la région], d'un organisme d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation indépendant et impartial, doté d'un financement suffisant et d'un personnel ayant la formation professionnelle requise ;

b) améliorer la coopération et la collaboration entre les États membres en matière d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation ;

c) améliorer la coopération au sein du [nom du RAIO] et sur le plan international en matière de partage d'informations sur les accidents et incidents ;

d) garantir que tous les accidents et incidents d'aviation se produisant dans les États membres feront l'objet d'une enquête respectant scrupuleusement les dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI, ainsi que d'autres documents de l'OACI relatifs aux enquêtes sur les accidents/incidents, en particulier le Doc 9756, *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* ;

e) garantir que toutes les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation menées dans les États membres soient indépendantes de toute ingérence ou pression politique ou autre ;

f) garantir la fourniture de ressources adéquates, y compris de fonds et de personnel qualifié, pour effectuer toutes les enquêtes ;

g) promouvoir l'utilisation par tous les États membres d'un ensemble commun de règles conformes aux dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, y compris de règles visant à protéger les systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS), telles que décrites dans le Supplément E à l'Annexe 13 ;

h) promouvoir l'utilisation par tous les États membres d'éléments indicatifs, manuels d'enquêteurs et guides communs ;

i) promouvoir l'utilisation des meilleures pratiques de prévention des accidents ;

j) améliorer les qualifications et l'expérience des enquêteurs sur les accidents dans tous les États membres.

**ARTICLE 5**
**Fonctions du [nom du RAIO]**

Le [nom du RAIO] assumera les fonctions suivantes :

a) renforcer la coopération et la collaboration entre les États membres en matière d'enquête sur les accidents et incidents graves d'aviation ;

b) élaborer un ensemble commun de règles en matière d'enquête sur les accidents et incidents qui soit conforme aux dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et tienne compte de la délégation de la conduite d'une enquête au [nom du RAIO] par l'un quelconque des États membres ;

c) élaborer des éléments indicatifs et guides, manuels et listes de vérification communs pour les enquêteurs, à utiliser pour enquêter sur les accidents et incidents qui surviennent dans tous les États membres ;

d) élaborer et mettre en œuvre des procédures de partage d'informations sur les accidents et incidents au sein du [nom du RAIO] et au niveau international, en veillant à ce que le système de données soit compatible avec le système ADREP de l'OACI ;

e) élaborer et mettre en œuvre des procédures visant à faciliter les relations entre équipes d'enquête et pouvoirs locaux dans les États d'occurrence au sein du [nom du RAIO], afin de lever toute entrave aux enquêtes sur les accidents et incidents ;

f) coordonner les activités d'enquête sur les accidents et incidents entre les États membres ;

g) soutenir les efforts de prévention des accidents et incidents consentis par les États membres ;

h) surveiller les activités d'enquête sur les accidents et incidents des États membres afin de veiller à ce qu'elles soient conformes aux objectifs et plans de l'OACI ;

i) surveiller et fournir des éléments pour la formulation de SARP de l'OACI dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents ;

j) établir des équipes d'enquête sur les accidents et incidents ayant la formation et l'équipement appropriés ;

k) mener, dans sa totalité ou en partie, une enquête sur un accident ou un incident d'aviation qui est déléguée par un État d'occurrence au [nom du RAIO], par arrangement et consentement mutuels entre l'État d'occurrence et le [nom du RAIO] ;

l) mobiliser et solliciter des ressources techniques et financières de sources externes aux fins d'enquêter sur des accidents et des incidents ;

m) fournir la formation technique et en cours d'emploi aux enquêteurs sur les accidents et incidents ;

n) effectuer toute autre fonction qui pourrait être nécessaire pour mener une enquête adéquate sur des accidents et des incidents en vertu du présent Accord.

**ARTICLE 6**
**Structure organisationnelle du [nom du RAIO]**

Le [nom du RAIO] comptera :

a) le Président ;

b) un Conseil d'administration ;

c) l'enquêteur principal/en chef ;

d) un coordinateur de la formation et du soutien administratif.

**ARTICLE 7**
**Le Président**

1. Le Président sera nommé par les États membres, de préférence pour un mandat de trois ans, aux conditions que les États membres détermineront, avec possibilité de reconduction pour des mandats supplémentaires de trois ans.

2. Le Président aura, de préférence, un minimum de cinq ans d'expérience en tant qu'enquêteur sur les accidents d'aviation et une expérience d'enquêteur désigné (IIC).

3. Sous réserve des directives de politique des États membres, le Président assumera les fonctions suivantes :

a) convoquer les réunions du Conseil d'administration ;

b) superviser et coordonner le travail de son Cabinet concernant l'élaboration de règles communes d'enquête sur les accidents et incidents, qui devront être adoptées et utilisées par les États membres ;

c) superviser et coordonner le travail de son Cabinet concernant l'élaboration d'éléments indicatifs, guides, manuels et listes de vérification communs pour les enquêteurs, à utiliser dans les enquêtes dans les États membres ;

d) coordonner, avec les États membres, le déploiement des équipes d'enquête du Conseil d'administration aux fins d'effectuer des enquêtes sur des accidents et incidents d'aviation déléguées par l'État d'occurrence ;

e) superviser et coordonner l'établissement et la tenue à jour d'une base de données sur les accidents et incidents d'aviation compatible avec le système ADREP de l'OACI ;

f) superviser et coordonner l'établissement et la tenue à jour d'une liste d'enquêteurs sur les accidents d'aviation, disponibles en tant que membres des équipes d'enquête du Conseil d'administration ;

g) superviser l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de formation pour enquêteurs sur les accidents et incidents ;

h) superviser l'échange et le partage d'informations avec les États membres et les services pertinents sur les accidents et incidents ;

i) superviser l'élaboration de règlements, règles et procédures pour le personnel et assumer la gestion générale du Cabinet du Président ;

j) gérer la fourniture d'un soutien technique aux États membres dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents ;

k) préparer un programme annuel d'activités et un budget pour le [nom du RAIO] et mettre en œuvre le programme, une fois qu'il a été approuvé par les États membres ;

l) préparer un rapport d'activités annuel du RAIO, couvrant aussi la conduite d'enquêtes sur des accidents et incidents et faisant le point sur les rapports et recommandations de sécurité publiés ;

m) assurer des services de secrétariat aux réunions du Conseil d'administration et donner un soutien au Conseil d'administration ;

n) évaluer et approuver les demandes d'assistance adressées par des États tiers au [nom du RAIO] ;

o) effectuer toute autre tâche attribuée par les États membres.

4. Le Président sera le principal porte-parole du [nom du RAIO] et le principal agent de liaison entre les États membres et le [nom du RAIO].

5. Le Président sera responsable devant les États membres.

**ARTICLE 8**
**Établissement, composition et fonctions du Conseil d'administration**

1. Le Conseil d'administration ou organe similaire agira en tant qu'organe consultatif du Président.

2. Le Conseil d'administration se composera des membres suivants :

a) le Président ;

b) un membre du Conseil d'administration par État membre du [nom du RAIO].

3. Les membres du Conseil d'administration autres que le Président seront désignés par chacun des États membres.

4. Les membres du Conseil d'administration autres que le Président :

a) auront de préférence un minimum de cinq ans d'expérience à un poste technique dans le secteur de l'aviation ;

b) auront été nommés en tant qu'enquêteur ou enquêteur désigné dans leurs États membres respectifs.

5. Le Président présidera toutes les réunions du Conseil d'administration et, en son absence, il déléguera à un des membres du Conseil d'administration la tâche de présider une réunion en son nom.

6. Si un membre du Conseil d'administration est dans l'incapacité d'assister à une réunion du Conseil d'administration, ce membre peut désigner une personne pour le remplacer.

7. Le représentant désigné aura, pour ladite réunion, tous les pouvoirs, devoirs et responsabilités du membre du Conseil d'administration au nom duquel cette personne agit.

8. Les fonctions du Conseil d'administration seront d'émettre des avis sur la performance et les affaires du [nom du RAIO] et de donner des indications générales sur la mise en œuvre et la réalisation des objectifs et fonctions du [nom du RAIO].

9. Sans limiter la généralité du paragraphe 8 de cet article, le Conseil d'administration :

a) analysera les rapports qui lui sont soumis par les enquêteurs désignés sur l'enquête menée sur un accident ou un incident d'aviation, avant de les présenter à l'État d'occurrence de l'accident/incident ;

b) prendra connaissance de tous autres rapports qui lui sont remis pour examen par le Président ;

c) analysera les recommandations de sécurité découlant de l'enquête sur des accidents et incidents et veillera à leur mise en œuvre par tous les États membres concernés ou déterminera pourquoi cette mise en œuvre n'a pas eu lieu ;

d) examinera les règlements d'enquête sur les accidents et incidents rédigés par le Cabinet du Président avant leur approbation et adoption pour utilisation par les États membres ;

e) examinera les éléments indicatifs et procédures d'enquête sur les accidents et incidents rédigés par le Cabinet du Président pour utilisation par les États membres et le Conseil d'administration ;

f) recommandera aux États membres un candidat adéquat à nommer en tant que Président et examinera si le personnel à nommer par le Président a les qualifications et qualités requises et il évaluera les performances de ce personnel ;

g) examinera le programme annuel d'activités et les estimations budgétaires pour le [nom du RAIO] à soumettre à l'approbation des États membres ;

h) examinera le rapport annuel d'activités du [nom du RAIO] à soumettre à l'approbation des États membres ;

i) exercera tous autres pouvoirs susceptibles de lui être conférés et exécutera toutes autres fonctions susceptibles de lui être confiées par les États membres en vue d'assurer une mise en œuvre appropriée du présent Accord.

## ARTICLE 9
## Réunions du Conseil d'administration

1. Le Conseil d'administration se réunira au moins une fois tous les six mois et peut tenir des réunions extraordinaires quand il le juge nécessaire, en particulier pour examiner et adopter des rapports d'enquête sur des accidents et incidents et des recommandations de sécurité.

2. Les réunions du Conseil d'administration se tiendront au Cabinet du Président ou en tout autre lieu choisi par le Président.

3. Le quorum pour toute réunion du Conseil d'administration sera une majorité simple des membres du Conseil d'administration.

4. Les décisions du Conseil d'administration seront prises à la majorité simple des membres présents ayant droit de vote.

5. Sous réserve de cet article, le Conseil d'administration déterminera ses propres règles de procédure, y compris pour la convocation de réunions, la conduite des opérations durant les réunions et la consignation des décisions et du procès-verbal.

**ARTICLE 10**
**Cabinet du Président**

1. Le siège du [nom du RAIO] sera le Cabinet du Président, qui se situera dans l'État membre choisi par les États membres.

2. Le Cabinet du Président se composera du Président et de tout autre membre du personnel que peut y affecter le Conseil d'administration pour aider le Président dans ses fonctions.

3. Tout le personnel sera nommé par le Président aux conditions proposées par le Conseil d'administration.

4. Pour la nomination du personnel technique, les candidats des États membres ayant les qualifications et l'expérience requises seront pris en considération avant tous autres candidats.

**ARTICLE 11**
**Relations entre le [nom du RAIO] et les États membres**

1. À la fin de chaque exercice financier, le [nom du RAIO] rédigera un rapport annuel sur l'exécution de ses fonctions pendant l'année concernée, rapport à soumettre aux États membres.

2. Les États membres peuvent donner des indications de politique de nature générale au [nom du RAIO] concernant l'exécution des fonctions du [nom du RAIO], à condition que ces indications soient compatibles avec les dispositions du présent Accord.

**ARTICLE 12**
**Rôle des États membres**

Les États membres :

a) mettront en œuvre les recommandations de sécurité reçues à la suite d'enquêtes sur des accidents et incidents ou exposeront les motifs pour lesquels ces recommandations de sécurité n'ont pas été appliquées ;

b) promulgueront des règles communes élaborées par le [nom du RAIO] dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents, dans le respect des dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de l'OACI ;

c) participeront aux activités du [nom du RAIO] en vue d'aider d'autres États membres à mener des enquêtes sur des accidents et des incidents ;

d) adopteront et soutiendront des mesures et programmes pour la formation d'enquêteurs sur les accidents et incidents et d'autres membres du personnel technique du [nom du RAIO].

**ARTICLE 13**
**Dispositions financières du [nom du RAIO]**

Les fonds du [nom du RAIO] seront constitués comme suit :

a) contributions des gouvernements des États membres couvrant les besoins financiers annuels du RAIO, ainsi que des fonds d'urgence pour couvrir les enquêtes engendrant des coûts extraordinaires ;

b) dons, subsides ou prêts d'autres sources approuvées par les États membres ;

c) revenus tirés des activités du [nom du RAIO], notamment la conduite d'enquêtes, la formation, les activités d'experts-conseils et autres services exécutés ;

d) toute autre source approuvée par les États membres.

**ARTICLE 14**
**Privilèges et immunités**

1. Les États membres accorderont au [nom du RAIO] les privilèges et immunités nécessaires à la réalisation de ses objectifs et à l'exercice de ses fonctions.

2. Outre les privilèges et immunités à accorder au [nom du RAIO], le [nom du RAIO] conclura un accord complémentaire sur les privilèges et immunités à accorder au [nom du RAIO] par l'État membre dans lequel le Cabinet du Président sera situé.

**ARTICLE 15**
**Règlement des litiges**

En cas de litige entre un État membre et le [nom du RAIO], l'État membre concerné et/ou le [nom du RAIO] rechercheront d'abord une solution par des moyens de négociation et de conciliation avant de porter l'affaire devant tous les États membres.

**ARTICLE 16**
**Arbitrage**

Lorsqu'un État membre et/ou le [nom du RAIO] ne réussissent pas à résoudre un litige, la décision des États membres est contraignante.

**ARTICLE 17**
**Prise d'effet, durée et retrait**

1. Le présent Accord prendra effet dès qu'il aura été signé par une majorité simple des ministres chargés des enquêtes sur les accidents et incidents dans les États membres. Ensuite, il entrera en vigueur pour d'autres États membres du [nom du RAIO] qui signeront le présent Accord ultérieurement.

2. Toute Partie qui décide de se retirer du présent Accord enverra au Président du [nom du RAIO] une notification officielle de son intention de se retirer. Le retrait prendra effet un an après la date de réception de cette notification par le Président. Ce retrait se fera sans préjudice de toute obligation que la Partie qui se retire a encourue en vertu du présent Accord avant ledit retrait. Le présent Accord restera en vigueur ensuite pour toutes les autres Parties.

**ARTICLE 18**
**Adhésion**

1. Tout État supplémentaire qui souhaite adhérer au présent Accord peut le faire moyennant approbation des États membres et signature du présent Accord.

2. En cas d'adhésion, le présent Accord prendra effet, pour la Partie adhérente, trente (30) jours après la date de signature.

**ARTICLE 19**
**Dissolution**

1. Le [nom du RAIO] peut être dissous par les États membres.

2. À la dissolution, les droits, actifs et passifs du [nom du RAIO] retourneront aux États membres.

**ARTICLE 20**
**Amendement de l'Accord**

1. Le présent Accord peut être amendé par consentement des États membres.

2. Tout État membre peut soumettre des propositions d'amendement du présent Accord.

3. Toute proposition d'amendement sera soumise par écrit au Président qui, dans les trente (30) jours suivant réception, communiquera l'amendement proposé aux États membres.

4. Les États membres qui souhaitent commenter la proposition le feront dans les quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date d'envoi de la proposition par le Président.

5. Après expiration de la période prescrite au paragraphe 4 du présent article, le Président convoquera le Conseil d'administration pour étudier les propositions et tous commentaires reçus des États membres à leur propos. Les recommandations du Conseil d'administration seront soumises aux États membres.

6. Tout amendement au présent Accord sera valable uniquement s'il est adopté par les États membres et prendra effet dès qu'il aura été signé par tous les États membres.

………………………………………………………..

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont apposé leurs signatures au bas du présent Accord, ce .......................................... de l'an deux mille ............................................

| ***État*** | ***Nom et titre du représentant*** | ***Signature/date*** |
|---|---|---|
| [Nom de l'État] | | |
| [Nom de l'État] | | |
| [Nom de l'État] | | |
| [Nom de l'État] | | |

# Appendice 2

# PLAN DE DÉVELOPPEMENT INDIVIDUEL

| **PLAN DE DÉVELOPPEMENT INDIVIDUEL — ENQUÊTEUR SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION** |
|---|
| Nom de l'enquêteur<br>Titre (Exploitation/Ingénierie/ATC/Facteurs de survie/etc.)<br>Grade ou poste<br>Nom du supérieur hiérarchique |

| **Connaissances, compétences et expérience** | **Source/Cours** | **Date** (d'acquisition, de démonstration ou d'acquisition prévue) **et remarques** (nombre d'années, grades, etc.) |
|---|---|---|
| *Parcours général* | | |
| Diplôme universitaire | | |
| Grade(s) supérieur(s) | | |
| Autre formation formelle | | |
| Pilote de ligne (qualifications de type) | | |
| Pilote militaire (type) | | |
| Contrôleur de la circulation aérienne | | |
| Ingénieur (spécialité) | | |
| Agent de bord | | |
| Agent de maintenance | | |
| Météorologie | | |
| Performances humaines | | |
| Autres | | |
| Cours formels de base et avancés sur les enquêtes sur les accidents d'aviation suivis et certificats obtenus (avant l'embauche) | | |
| *Matières administratives* | | |
| Législation et réglementations | | |
| Exigences internationales (y compris l'Annexe 13 et autres documents de l'OACI) | | |
| Protocoles d'accord | | |
| Arrangements de liaison avec les autorités locales et nationales | | |
| Structure du [service d'enquête] et d'autres organismes de l'aviation de [nom de l'État] | | |
| Manuels d'enquête sur les accidents d'aviation | | |
| Définitions et classification des accidents | | |

| **Connaissances, compétences et expérience** | **Source/Cours** | **Date** (d'acquisition, de démonstration ou d'acquisition prévue) **et remarques** (nombre d'années, grades, etc.) |
|---|---|---|
| Équipements et outils | | |
| Dispositions relatives au transport | | |
| Éthique et conduite | | |
| Gestion financière | | |
| *Procédures de première intervention* | | |
| Procédures de garde | | |
| Notification aux autres autorités et organisations nationales | | |
| Sécurisation des pièces, enregistrements et échantillons | | |
| Compétence sur le site de l'accident et sûreté du site | | |
| Sécurité de l'enquêteur — Formation aux dangers biologiques et équipement adéquat | | |
| Sécurité de l'enquêteur, y compris familiarisation au stress psychologique | | |
| Récupération de restes humains | | |
| Demandes d'autopsies | | |
| Aide aux familles | | |
| *Procédures d'enquête* | | |
| Autorité et responsabilités | | |
| Taille et portée de l'enquête | | |
| Gestion de l'enquête (Président du groupe et IIC) — sur site sur le territoire national et à l'étranger | | |
| Recours à des spécialistes | | |
| Parties à l'enquête, représentants, conseillers et observateurs agréés | | |
| Interactions avec les médias | | |
| Procédures par spécialité (exploitation, ingénierie, facteurs humains, etc.) | | |
| *Rédaction de rapports* | | |
| Correspondance interne et externe | | |
| Notes et rapports factuels de terrain des spécialistes | | |
| Rapport d'analyse des spécialistes | | |
| Recommandations de sécurité | | |
| Rapports finals | | |
| Documents techniques | | |
| Discours | | |

| **Connaissances, compétences et expérience** | **Source/Cours** | **Date** (d'acquisition, de démonstration ou d'acquisition prévue) **et remarques** (nombre d'années, grades, etc.) |
|---|---|---|
| *Participation à des séminaires et à des réunions* | | |
| ISASI (membre ?) | | |
| Fondation pour la sécurité aérienne | | |
| Séminaires liés à la spécialité technique | | |
| Groupes de travail de l'OACI | | |
| Groupes de travail régionaux | | |
| Autres | | |
| **Cours de base, avancés ou spécialisés suivis et certificats obtenus (après l'embauche)** | | |
| **Nom du cours ou de l'institution** | **Dates** | **Remarques (certificats, etc.)** |
| | | |
| | | |
| **Formation en cours d'emploi (minimum de 2 cases)** | | |
| **Identification des accidents** | **Dates** | **Remarques** |
| FCE — accidents nationaux | | |
| FCE — accidents nationaux | | |
| | | |
| **Participation en tant qu'observateur (FCE) à des enquêtes menées par d'autres États** | | |
| **Identification des accidents** | **Dates** | **Remarques** |
| | | |
| | | |
| **Recyclages** | | |
| **Nom du cours ou de l'institution** | **Dates** | **Remarques (certificats, etc.)** |
| | | |
| | | |

**— FIN —**


ISBN 978-92-9231-914-4
9 789292 319144